universität wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

Mobilität Jugendlicher in ländlichen Räumen.
Mobilitätsverhalten und mobilitätsbezogene Einstellungen von 15- bis 16-jährigen SchülerInnen aus dem Bezirk Schärding

verfasst von / submitted by

Cornelia Parzer

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Magistra der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Wien, 2018 / Vienna, 2018

Studienkennzahl lt. Studienblatt / degree programme code as it appears on the student record sheet:	A 190 406 456
Studienrichtung lt. Studienblatt / degree programme as it appears on the student record sheet:	Lehramtsstudium UF Mathematik UF Geographie und Wirtschaftskund
Betreut von / Supervisor:	Univ.-Prof. Dr. Hans Heinrich Blotevogel

Abstract

Die folgende Arbeit setzt sich mit dem Mobilitätsverhalten und mobilitätsbezogenen Einstellungen Jugendlicher aus ländlichen Räumen auseinander. Dabei wurde einerseits untersucht, welche Verkehrsmittel junge Menschen zur Bewältigung alltäglicher Wege am Land verwenden, andererseits standen sowohl Einstellungen zu den Verkehrsmitteln – insbesondere zum PKW – als auch Einstellungen zu umweltfreundlicher Mobilität sowie Gründe der Verkehrsmittelwahl im Mittelpunkt der Analysen. Zudem wurde empirisch erforscht, inwiefern die befragten Jugendlichen mit dem Verkehrsmittelangebot in ihrem Heimatbezirk zufrieden seien und ob der Wunsch nach mehr Mitbestimmung bei der Verkehrsplanung bestehe. Zur Bearbeitung der Problemstellungen wurden sowohl ausgewählte Studien betrachtet, als auch Interviews und ein Workshop mit 15- bis 16-jährigen Schülerinnen und Schülern aus dem ländlichen Bezirk Schärding durchgeführt. Die Aussagen der an der empirischen Forschung teilnehmenden Jugendlichen wurden anschließend mit den theoretischen Ergebnissen verglichen. Dabei wurde ersichtlich, dass das Mobilitätsverhalten junger Menschen deutlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist. Gründe für die Wahl eines bestimmten Fortbewegungsmittels sind durchwegs praktischer Natur, wobei Umwelteinstellungen nur eine untergeordnete Rolle einnehmen. Um junge Menschen somit als spätere Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu gewinnen, gilt es, diese attraktiver für Jugendliche zu gestalten.

The following thesis deals with the mobility behaviour and mobility-related attitudes of young people from rural areas. On the one hand, the study examined which means of transportation young people in rural areas rely on for conducting their everyday journeys, on the other hand, attitudes towards different means of transportation - especially towards cars – are elaborated on. In addition to that, the following thesis studies attitudes towards environmentally friendly mobility and provides reasons for the selection of means of transportation. Further on, an empirical study was conducted with the aim of providing data on the level of satisfaction young people display towards the available means of transportation

in their home district, thereby additionally granting an insight into whether there exists any desire for getting more involved in the conception of traffic planning.
To provide answers on the before mentioned problems, a selected set of studies was worked upon, interviews taken into consideration and an interactive workshop, with 15 to 16-year-old students from the rural district Schärding, carried out. The statements of those teenagers were in an ultimate phase compared with the theoretical findings. Consequently, it became apparent that the mobility behaviour of young people is clearly geared towards motorized individual traffic. Reasons for choosing means of transportation are often practical, with environmental aspects playing only a minor role. To attract young people as later users of public transport, it is essential to make public transport more attractive to assist in the process of establishing certain mobility patterns.

Inhaltsverzeichnis

Abstract I

Inhaltsverzeichnis III

Abbildungsverzeichnis VI

Tabellenverzeichnis VIII

Abkürzungsverzeichnis IX

1 Einleitung 1

1.1 Problemdarstellung 2
1.2 Forschungsfragen 2
1.3 Persönliche Motivation 3

2 Methodologie 5

2.1 Aufbau der Arbeit und Untersuchungsmethoden 5
2.2 Analyse ausgewählter Studien 5

3 Begriffsbestimmung 7

3.1 Mobilität 7
3.2 Verkehr – Unterscheidung Mobilität und Verkehr 7
3.3 Ländliche Räume 10
3.4 Jugendliche 11

4 Mobilität Jugendlicher in ländlichen Räumen 14

4.1 Mobilität in ländlichen Räumen 14
4.1.1 Verkehrsmittelangebot und -nutzung im Bezirk Schärding 16
4.2 Mobilitätsverhalten von Jugendlichen insbesondere in ländlichen Räumen 18
4.2.1 Modal-Split und Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen 19
4.2.2 Wege und Wegzwecke 21
4.2.3 Mobilitätstypen 24
4.3 Ursachen der Verkehrsmittelwahl und Einstellungen junger Menschen zu

einzelnen Verkehrsmitteln 29
4.3.1 Einstellungen bzw. Vor- und Nachteile zu den Verkehrsmitteln 34
4.4 Führerscheinbesitz und Automobilität von Jugendlichen 36
4.5 Umwelt und Mobilität 39
4.5.1 Exkurs: Nachhaltige Mobilität 40
4.5.2 Umweltbewusstsein Jugendlicher und Einstellungen zu nachhaltiger Mobilität 43
4.6 Zusammenfassung und Zwischenfazit 45

5 Empirische Untersuchungsstrategien 47

5.1 Stichprobenauswahl 47
5.1.1 Soziale Merkmale 48
5.2 Erhebungsmethoden 48
5.2.1 Problemzentrierte Interviews mit strukturiertem Leitfaden 49
5.2.2 Workshop mit Gruppendiskussionen 50
5.3 Auswertungsverfahren 51

6 Mobilität der 15- bis 16-jährigen Schülerinnen und Schüler 53

6.1 Mobilitätsverhalten der 15- bis 16-jährigen Schülerinnen und Schüler aus dem Bezirk Schärding 53
6.1.1 Verkehrsmittelnutzung für Schul- und Freizeitwege 54
6.1.2 Wegzwecke 58
6.1.3 Zuordnung zu Mobilitätstypen 59
6.2 Mobilitätsbezogene Einstellungen 15- bis 16-jähriger Schülerinnen und Schüler aus dem Bezirk Schärding 63
6.2.1 Gründe für die Verkehrsmittelwahl und Einstellungen zu den Verkehrsmitteln 63
6.2.2 Führerscheinbesitz und Einstellungen zum PKW 71
6.2.3 Umweltbewusstsein und Einstellungen zu nachhaltiger Mobilität 73
6.2.4 Bedeutung selbstständiger Mobilität 76
6.2.5 Zufriedenheit mit dem Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding 78
6.2.6 Verbesserungsvorschläge des Verkehrsmittelangebotes für den Bezirk Schärding 81

6.3 Zusammenfassung der empirischen Ergebnisse 85

7 Diskussion 88

7.1 Vergleich der theoretischen und empirischen Erkenntnisse 88

7.2 Fazit und Ausblick 96

Quellenverzeichnis 98

Literaturverzeichnis 98

Internetquellen 106

Anhang 108

Eidesstattliche Erklärung 221

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modal-Split österreichischer Bundesländer (Quelle: BMVIT 2011: 23) 9

Abbildung 2: Bevölkerungsdichte österreichischer Gemeinden. (Quelle: Statistik Austria 2015) 11

Abbildung 3: Modal-Split (Anteil der Wege nach Hauptverkehrsmittel) für Österreich gesamt und periphere Bezirke (Datengrundlage: BMVIT 2016: 56) 16

Abbildung 4: Anteil mobiler Personen und PKW-Besitz im Bezirk Schärding 1992 und 2012 (Datengrundlage: Land Oberösterreich 2012: 2) 17

Abbildung 5: Modal-Split für den Bezirk Schärding 2012 (Datengrundlage: Land Oberösterreich 2012: 3) 17

Abbildung 6: Modal-Split österreichischer Jugendlicher 2013/2014 – Durchschnittswerte für ganz Österreich inkl. Städte (Datengrundlage: BMVIT 2016: III) 19

Abbildung 7: Anteil an Wegen je Wegzweck für österreichische Jugendliche zwischen 15 und 19 Jahren 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: Anhang C-Teil 2-Seite 2) 22

Abbildung 8: Anteil an Wegen je Wegzweck für österreichische Jugendliche zwischen 20 und 24 Jahren 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: Anhang C-Teil 2-Seite 3) 23

Abbildung 9: Modal-Split für Wege zur Schule/Ausbildung in Österreich 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: 84) 24

Abbildung 10: Modal-Split der Mobilitätstypen unter 18 nach U.Move (Datengrundlage: HUNECKE et al. 2002: 95f) 26

Abbildung 11: Modal-Split der Mobilitätstypen unter 18 nach der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ (Datengrundlage: SCHOLL 2002: 210f) 26

Abbildung 12: Modell zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher (Datengrundlage: SCHOLL 2002: 234) 32

Abbildung 13: CO_2-Ausstoß in Tonnen in den Jahren 1990 und 2015 (Quelle: VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz)..... 41

Abbildung 14: Erdölverbrauch in bestimmten Sektoren 2000 und 2015 (Quelle: VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz)..... 41

Abbildung 15: Emissionen im Güterverkehr (Quelle: VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz) 42

Abbildung 16: Ergebnisse der Arbeitsphase (Gruppe 1) 82

Abbildung 17: Ergebnisse der Arbeitsphase (Gruppe 3) 83

Abbildung 18: Modell zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher (Datengrundlage: SCHOLL 2002: 234) 92

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick über verwendete Studien (eigene Bearbeitung). 6

Tabelle 2: Unterscheidungsmerkmale zwischen Verkehr und Mobilität (Quelle: WILDE und KLINGER 2017: 6) 8

Tabelle 3: Wegeanzahl, -dauer und -länge österreichischer Jugendlicher 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: Anhang C-Teil2-Seite 2f) 21

Tabelle 4: Vergleich der Mobilitätstypen (Datengrundlage: HUNECKE et al. 2002: 95f und SCHOLL 2002: 210f) 28

Tabelle 5: Definition von Mobilitätstypen in Anlehnung an „U.Move“, „Mobilität und individuelle Entwicklung“ und „JUGLEIST“ 29

Tabelle 6: Merkmale der interviewten Schülerinnen und Schüler 48

Tabelle 7: Einteilung der einzelnen Schülerinnen und Schüler in Mobilitätstypen im Vergleich mit ihren eigenen Angaben 62

Abkürzungsverzeichnis

BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
et.al.	et altera
Hrsg.	Herausgeber
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPVN	öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
u.a.	unter anderem
z.B.	zum Beispiel

1 Einleitung

Mobilität kann als Grundbedürfnis von Menschen angesehen werden, da jeder auf die eine oder andere Weise davon abhängig ist, verschiedene Tätigkeiten an unterschiedlichen Orten auszuführen. Dabei kann die einfachste Form der Mobilität als physische Überwindung von Distanzen verstanden werden, welche zwischen Städten oder Dörfern, aber auch innerhalb kleiner Raumeinheiten stattfinden kann. Neben einer rein physischen Bewegung stellt Mobilität aber auch eine wichtige Voraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben dar, wobei es hinsichtlich dieses Aspektes keine Rolle spielt, in welchem Lebensabschnitt sich ein Individuum befindet (vgl. CRESSWELL 2006: 1f, SCHOLL 2002: 173). Vor allem in der Phase der Adoleszenz gewinnt die Möglichkeit, individuell mobil zu sein, an Bedeutung. Mobil sein „[…] verkörpert für [junge Menschen] […] Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung […] “ (TULLY 2002a: 13). Der Alltag Jugendlicher kann zudem als sehr mobilitätsintensiv beschrieben werden. Nach TULLY (2002a: 15) kann „[…] aus sozialpädagogischer Sicht die Entwicklung von der Kindheit zum Erwachsenwerden als sukzessive Ablösung von räumlichen Bedingungen […] “ betrachtet werden.[1] Um als junger Mensch somit ein eigenständiges Leben führen zu können, ist Raumbeherrschung eine notwendige Voraussetzung (vgl. TULLY 2002a: 13ff). Des Weiteren ist die Lebensphase Jugend von Übergängen in verschiedenen Lebensbereichen, wie der Loslösung vom Elternhaus, der Bildung neuer sozialer Beziehungen oder der Entwicklung der eigenen Identität, geprägt. Somit ist auch die Mobilität von Übergängen im Jugendalter betroffen. Vor allem im Alter zwischen 16 und 18 Jahren wird das Mobilitätsverhalten durch den Erwerb des Führerscheins stark beeinflusst. Darüber hinaus werden mobilitätsbezogene Einstellungen im Lebensabschnitt der Adoleszenz entwickelt, welche als Basis für das spätere Mobilitätsverhalten als erwachsener Mensch dienen. Aus diesem Grund ist die Betrachtung dieser Lebensphase für die Mobilitätsforschung - ebenso wie für diese Arbeit – von besonderem Interesse (vgl. BASTIAN 2010: 17, SCHOLL und SYDOW 2002: 13). Welche Aspekte der Jugendmobilität im Rahmen dieser

[1] TULLY (2002) zitiert in diesem Zusammenhang BÖHNISCH L. und MÜNCHMEIER R. (1993): Pädagogik des Jugendraums. Zur Begründung und Praxis einer sozialräumlichen Jugendpraxis. – Weinheim.

Arbeit im Mittelpunkt der Untersuchungen stehen, wird in den folgenden Unterkapiteln erläutert.

1.1 Problemdarstellung

Das alltägliche Mobilitätsverhalten Jugendlicher, das in dieser Arbeit behandelt wird, unterscheidet sich signifikant von jenem erwachsener Menschen. Junge Menschen sind hochmobil, ohne die Möglichkeit zu haben, einen PKW zu lenken. Sie legen ihre alltäglichen Wege[2] mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Moped zurück (Lebensministerium 2009: 8). Die gut ausgebaute Infrastruktur städtischer Gebiete ermöglicht es Jugendlichen, selbstständig mobil zu sein. In ländlichen Regionen ist die eigenständige Mobilität in diesem Alter allerdings mit gewissen Schwierigkeiten und Hürden verbunden. Die Abhängigkeit vom PKW oder Moped ist mangels Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ungleich größer (vgl. HERGET 2013: 14). Als junger Mensch ist das Bedürfnis nach Unabhängigkeit und Freiheit äußerst groß und kann mittels selbstständiger Mobilität befriedigt werden. Das heißt also, dass die Möglichkeit, mobil zu sein in diesem Lebensabschnitt an Bedeutung gewinnt. Zudem ist Mobilität für Jugendliche mit Emotionen, Wünschen und Status verbunden. Die Befähigung ein eigenes Fahrzeug zu lenken, steigert das Selbstwertgefühl und dient als Kompensation sozialer Unterlegenheit. Für junge Menschen nimmt der PKW dabei einen besonders hohen Stellenwert ein (vgl. BASTIAN 2010: 17). Wie oben schon erwähnt wurde, stellt dies für junge Menschen aus ländlichen Regionen durch teils schlechtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln eine Hürde dar. Sie schaffen es dennoch, viele Wege eigenständig zurückzulegen. Auf welche Weise diese zurückgelegt werden und welche Einstellungen Jugendliche zur Mobilität in ländlichen Räumen haben, soll nun in dieser Arbeit analysiert und geklärt werden.

1.2 Forschungsfragen

Im Zentrum der Themenbearbeitung steht, wie bereits erwähnt, die Analyse des Mobilitätsverhaltens Jugendlicher aus ländlichen Räumen und deren Einstellungen zu ihrer eigenen Mobilität und zu verschiedenen Verkehrsmitteln. Zudem soll ein

[2] Mit „Wegen“ sind im weiteren Verlauf dieser Arbeit Distanzen gemeint, die mithilfe von Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurückgelegt werden müssen, um von einem Anfangspunkt zu einem Ziel zu gelangen, z.B. der Weg vom Wohnsitz zur Schule.

besonderes Augenmerk auf die Gründe ihrer Verkehrsmittelwahl gelegt werden. Zur Bearbeitung dieser Problemstellung werden die folgenden Forschungsfragen formuliert.

Forschungsfragen

- Welche Verkehrsmittel verwenden Jugendliche am Land?
- Wie treffen Jugendliche Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl? Welche Aspekte beeinflussen diese?
- Welche Einstellungen haben Jugendliche zu den verschiedenen Verkehrsmitteln insbesondere zum Auto? Spielen ökonomische oder Umweltfaktoren eine Rolle im Denken der Zielgruppe?

Zudem sollen im Rahmen der empirischen Forschung folgende Fragestellungen untersucht werden:

- Wird auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler als jugendliche Verkehrsteilnehmer eingegangen?
- Würden sie sich mehr Möglichkeiten zur aktiven Teilnahme an der Verkehrsplanung wünschen?
- Was könnte ihrer Meinung nach am Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding verbessert werden?
- Was müsste sich ändern, um häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden?
- Was könnte das Mobilitätsangebot im Bezirk Schärding nachhaltiger bzw. jugendgerechter machen?

1.3 Persönliche Motivation

Es hat sich mit Sicherheit schon einmal jeder Jugendliche – wenn auch nur unbewusst – mit dem Thema Mobilität auseinandergesetzt. In vielen alltäglichen Situationen – sei es der Schulweg, der Weg zu Freundinnen und Freunden oder die Fahrt zur Bar oder Disco – benötigen junge Menschen Verkehrsmittel, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Vor allem Jugendliche aus ländlichen Regionen haben häufig Schwierigkeiten, selbstständig von A nach B zu kommen. Der öffentliche Verkehr

ist oft nur begrenzt verfügbar. Daher ist man nicht selten darauf angewiesen, elterliche Chauffeurdienste in Anspruch zu nehmen oder mehrmaliges Umsteigen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder längere Fahrzeiten bei Benützung des eigenen Fahrrads in Kauf zu nehmen. Nun ist es nicht verwunderlich, dass der Wunsch, den Führerschein so bald wie möglich zu machen, sehr groß ist.

Ich habe mich dafür entschieden, dieses Thema genauer zu untersuchen, da ich persönlich mit den Herausforderungen der Mobilität als Jugendliche am Land konfrontiert war. Ich weiß, was es bedeutet, als junger Mensch selbstständig mobil sein zu wollen, aber durch die begrenzte Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel dabei auf gewisse Hindernisse zu stoßen. Mir ist es daher ein großes Anliegen herauszufinden, wie gegenwärtig Jugendliche aus ländlichen Räumen mit den oben genannten Schwierigkeiten umgehen und wie sie es dennoch schaffen, selbstständig mobil zu sein. Von besonderem Interesse wird dabei sein, wie Jugendliche ihre Mobilitätsentscheidungen treffen und was diese beeinflusst. Darüber hinaus ist es besonders interessant, die Stellung des Autos für junge Menschen am Land zu analysieren. Im Gegensatz dazu gilt es auch zu erörtern, wie nachhaltige Mobilität bewertet und gewichtet wird.

Diese und weitere Sachverhalte zum Thema Jugendmobilität in ländlichen Räumen zu untersuchen, bilden die Grundlage für meine persönliche Motivation diese Arbeit zu verfassen. Hinzu kommt die Begeisterung zur Arbeit mit Kindern und Jugendlichen, die auch der Grund für mein Lehramtsstudium und nun auch zu einem großen Teil der Anlass für die Wahl dieses Themas und der Forschungsmethode war.

2 Methodologie

2.1 Aufbau der Arbeit und Untersuchungsmethoden

Im theoretischen Teil dieser Arbeit sollen das Mobilitätsverhalten Jugendlicher, die in ländlichen Räumen leben, einerseits und ihre Einstellungen zur Mobilität andererseits untersucht werden. Durch eine genaue Analyse der Literatur zur Mobilitätsforschung sollen die Forschungsfragen beantwortet werden. Der empirische Teil der Arbeit baut auf zwei Säulen auf. Die Datenerhebung erfolgte mithilfe problemzentrierter leitfadengestützter Interviews und durch die Durchführung eines Workshops zum Thema Jugendmobilität im ländlichen Raum. Interviewt wurden 14 Schülerinnen und Schüler der 6BV Klasse des BG/BRG/BORG Schärding, einem Gymnasium im ländlichen Bezirk Schärding in Oberösterreich. Der Workshop wurde in dieser Klasse durchgeführt und möglichst genau dokumentiert. Durch diesen Methodenmix soll ein möglichst genaues Bild der Einstellungen und Wünsche einer ausgewählten Gruppe von Jugendlichen zu ihrer eigenen Mobilität entstehen. Nach der Auswertung der gewonnenen Daten und Einblicke in den mobilen Alltag der Schülerinnen und Schüler werden die Ergebnisse des theoretischen Teils mit denen des empirischen Teils verglichen. Dadurch kann neues Wissen zu diesem Thema generiert werden. Abschließend soll der gesamte Forschungsprozess zusammengefasst und im Hinblick auf die Forschungsfragen reflektiert werden.

2.2 Analyse ausgewählter Studien

Die Ergebnisse ausgewählter Studien wurden zur Beantwortung der Forschungsfragen herangezogen. Diese werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

Quelle	**Titel**	**Untersuchungs-raum**	**Untersuchungs-gruppe**
BASTIAN 2010	Mobilitätsbezogene Einstellungen beim Übergang vom Kindes- ins Jugendlichenalter. Querschnittliche Altersvergleiche bei 14- bis 16-Jährigen.	Deutschland (städtische und ländliche Gebiete)	14- bis 16-jährige Jugendliche
BMVIT 2016	Österreich unterwegs 2013/2014	Österreich (städtische und ländliche Gebiete)	Personen ab 6 Jahren

BMLFUW 2009	JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung. Eine qualitative Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“.	Österreich (städtische und ländliche Gebiete)	16- bis 24-jährige Jugendliche
CALMBACH et al. 2016	Wie ticken Jugendliche 2016? Lebenswelten von Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren in Deutschland.	Deutschland (städtische und ländliche Gebiete)	14- bis 17-jährige Jugendliche
HUNECKE, TULLY und BÄUMER 2002	Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. (U.Move)	Deutschland (städtische und ländliche Gebiete)	15- bis 26-jährige Jugendliche
SCHOLL und SYDOW 2002	Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. (Mobilität und individuelle Entwicklung)	Deutschland (städtische und ländliche Gebiete)	16- bis 20-jährige Jugendliche
TULLY 1998	Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. Eine Jugendstudie.	Deutschland (städtische und ländliche Gebiete)	14- bis 29-jährige Auszubildende bzw. Berufseinsteiger-Innen
WOLF-EBERL, SEISSER und BMVIT 2008	Gruppenspezifische Leistbarkeit und Präferenz von Verkehrsmitteln. Eine Studie finanziert im Rahmen der 1. Ausschreibung der Programmlinie *ways2go* des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus. (Projekt JUGLEIST)	Österreich (städtische und ländliche Gebiete)	15- bis 22-jährige Jugendliche

Tabelle 1: Überblick über verwendete Studien (eigene Bearbeitung).

Die für diese Arbeit relevanten Daten lassen sich vor allem in den Studien „Österreich unterwegs 2013/2014“, „U.Move“, „Mobilität und individuelle Entwicklung“ und „JUGLEIST“ finden. Daher werden insbesondere diese zur Bearbeitung der Forschungsfragen herangezogen. Die Erkenntnisse der anderen Studien sollen dazu dienen, die Analysen in den folgenden Kapiteln zu ergänzen.

3 Begriffsbestimmung

Im folgenden Kapitel werden die zentralen Begriffe dieser Arbeit – Mobilität, Verkehr, ländliche Räume und Jugendliche – genauer erläutert, um eine bessere Verständlichkeit der weiteren Ausführungen gewährleisten zu können.

3.1 Mobilität

Als einer der zentralen Begriffe dieser Arbeit entwickelt sich Mobilität, wie sie im Alltagsgebrauch verstanden wird, aus dem Bedürfnis, räumliche Distanzen zu überwinden, um Tätigkeiten wie Arbeiten, zur Schule gehen, Einkaufen und Freizeitaktivitäten außerhalb des Wohnsitzes mithilfe eines Fortbewegungsmittels wahrzunehmen (vgl. TAMME 2015: 1). Grundsätzlich kann im wissenschaftlichen Kontext zwischen räumlicher und sozialer Mobilität unterschieden werden (vgl. SCHULZ 2003: 68). Auf die Definition sozialer Mobilität wird jedoch nicht eingegangen, da sie im Rahmen dieser Arbeit keine Rolle spielen wird. Räumliche Mobilität bildet hingegen die Grundlage dieser Forschung.

BÄHR (1997: 278) beschreibt räumliche Mobilität als „[…] jeden Positionswechsel zwischen verschiedenen Einheiten eines räumlichen Systems“. Dabei spielt es keine Rolle, ob während eines Positionswechsels eine weite oder geringe Distanz zurückgelegt wird. BASTIAN (2017:17) fasst den Begriff Mobilität weiter, er sieht in der Möglichkeit, mobil zu sein, viel mehr als nur einen physischen Ortswechsel. Er verbindet Mobilität mit Prestige, Wünschen und Emotionen, also emotional aufgeladenen Begriffen. Dies zeigt sich auch in der grundsätzlich positiven Bewertung des Begriffes Mobilität durch unsere Gesellschaft (vgl. WAGNER 2013: 8). Wenn im weiteren Verlauf dieser Arbeit von Mobilität die Rede sein wird, so ist damit ausschließlich Alltagsmobilität gemeint.

3.2 Verkehr – Unterscheidung Mobilität und Verkehr

Der Begriff Verkehr, wie auch die Mobilität, wird in wissenschaftlichen Kreisen nicht einheitlich definiert (vgl. HERGET 2013: 21). Die Uneinigkeit in der Definition dieser Begriffe liegt zum Teil der unterschiedlichen Verortung der Wissenschaftsdisziplinen zugrunde. Die Mobilitätsforschung wird oft den Sozialwissenschaften zugeordnet, da sie den Menschen und sein Handeln in den

Mittelpunkt ihrer Betrachtungen stellt. Im Gegensatz dazu sind typische Disziplinen der Verkehrsforschung Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften. Im Fokus dieser Wissenschaften stehen Untersuchungen zur Konstruktion und zum Betrieb von Verkehrssystemen und Fragen zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Verkehrsinfrastruktur. Daraus resultieren verschiedene Blickwinkel auf dasselbe Phänomen (vgl. WILDE und KLINGER 2017: 6).

TULLY (1998: 31) unterscheidet zwischen Mobilität und Verkehr, indem er Mobilität als die Möglichkeit sieht, sich im Raum zu bewegen, Verkehr bietet die erforderlichen Strukturen, um diese Möglichkeit auszuüben. Somit kann Mobilität als ein Bedürfnis von Menschen angesehen werden und Verkehr ein Instrument zur Befriedigung bzw. Verwirklichung von Mobilitätsbedürfnissen (vgl. DANGSCHAT und SEGERT 2011: 57, TULLY und BAIER 2006: 229). In der folgenden Tabelle werden typische Unterscheidungsmerkmale der Begriffe Mobilität und Verkehr zusammengefasst.

Verkehr	**Mobilität**
Bewegung	Beweglichkeit
Physisch	Physisch – sozial – kulturell
Distanzen und Wege als zentrale Maßeinheit	Aktivitäten und Erreichbarkeit als zentrale Maßeinheit
Eher aggregiert	Eher individuell
Häufig bauliche, infrastrukturelle und planerische Problemstellungen	Eher soziale und psychologische Problemstellungen

Tabelle 2: Unterscheidungsmerkmale zwischen Verkehr und Mobilität (Quelle: WILDE und KLINGER 2017: 6)[3]

Zum besseren Verständnis der weiteren Analysen dieser Arbeit werden nun wichtige Mobilitätskenngrößen und wichtige Begriffe im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr definiert.

Verkehrsmittel sind Fahrzeuge, die Personen und Güter transportieren. Diese können wiederum in Schienen-, Wasser-, Straßen- und Luftfahrzeuge eingeteilt

[3] In Anlehnung an GATHER et al. 2008: 23; NUHN und HESSE 2006: 19; RAMMLER 2011: 37; SCHEINER 2016: 681–682

werden (vgl. WAGNER 2013: 12). Für die weiteren Untersuchungen werden folgende Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmittel von Bedeutung sein:

- *Öffentlicher Personennahverkehr* (ÖPNV[4]): Bahn und Bus[5]
- *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*: PKW, Moped und Motorrad
- *Fahrrad*

Hierbei sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen dieser Arbeit auch das *Zufußgehen* als mögliches Fortbewegungsmittel anerkannt wird. Es wurde eine Reduktion auf diese Verkehrsmittel vorgenommen, da im ländlichen Raum für Jugendliche nur diese Fortbewegungsmittel von Bedeutung sind. Auch in den für diese Arbeit relevanten Studien wurden keine anderen Verkehrsmittel in gering besiedelten Gebieten genannt.

Der *Modal-Split* wird als die Verteilung des gesamten Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel definiert. In der folgenden Abbildung ist dieser für die einzelnen Bundesländer Österreichs ausgewiesen.

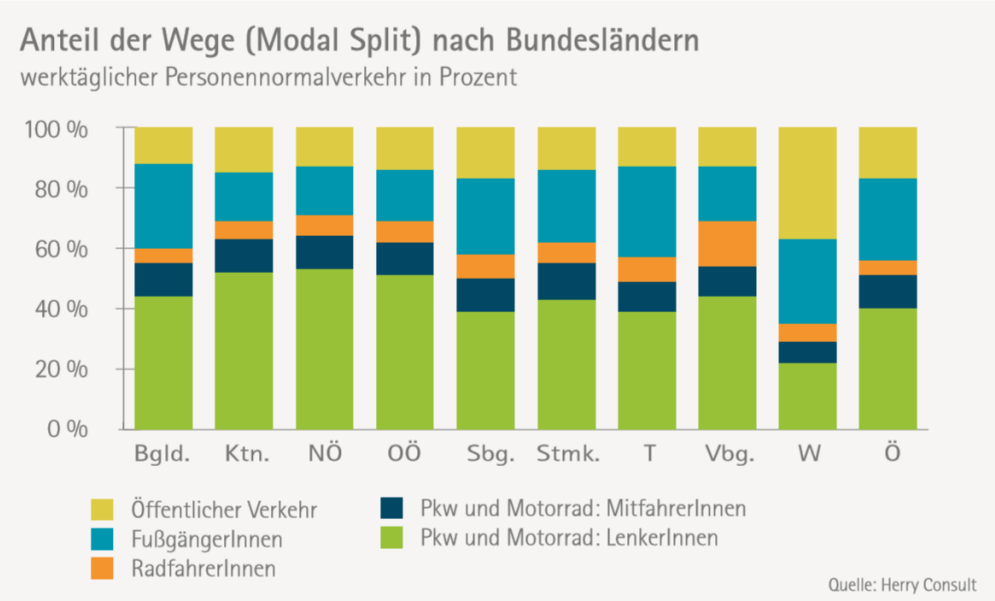

Abbildung 1: Modal-Split österreichischer Bundesländer (Quelle: BMVIT 2011: 23)

[4] Nach dem österreichischen Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs wird der öffentliche Stadtverkehr mit ÖPNV und der öffentliche Verkehr in ländlichen Gebieten mit ÖPRV (öffentlicher Personenregionalverkehr) bezeichnet. In dieser Arbeit wird die Bezeichnung ÖPNV sowohl für den öffentlichen Verkehr in städtischen, als auch für jenen in ländlichen Gebieten verwendet.

[5] Neben diesen beiden Verkehrsmitteln gibt es in größeren Städten unter anderem noch die Straßenbahn und U-Bahn bzw. andere öffentliche Verkehrsmittel. In dieser Arbeit sind diese jedoch nicht von Bedeutung.

Besonders Augenmerk sei dabei auf das Bundesland Oberösterreich gelegt, da der für den empirischen Teil dieser Arbeit relevante Bezirk Schärding in diesem Bundesland liegt.

Des Weiteren werden die Begriffe *Wegzweck* und *Wegdauer bzw. -länge* eine Rolle spielen. Der Begriff *Weg* wurde bereits in Fußnote 1 definiert. „Der Zweck eines Weges wird durch die Aktivität am Zielort bestimmt, derentwegen er unternommen wurde." (WOLF-EBERL et al. 2008: 48). Die Dauer und Länge eines Weges werden in Minuten bzw. Stunden und Kilometer angegeben.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl sollte noch der Terminus der *Multimodalität* geklärt werden. Darunter kann die wechselnde Verkehrsmittelnutzung einer Person über einen bestimmten Zeitraum verstanden werden. Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges wird dann – als Sonderform von Multimodalität – als *Intermodalität* bezeichnet (vgl. AHRENS et al. 2010: XIII).

Abschließend sollte noch erwähnt werden, dass in diesem Unterkapitel ausschließlich die für diese Arbeit wichtigen Begriffe im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr genannt wurden. Es kann also keineswegs von einer Vollständigkeit aller für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung relevanter Begriffe ausgegangen werden.

3.3 Ländliche Räume

Nach MOSE (2005: 573) war der ländliche Raum bis in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts noch als relativ homogener Raumtyp zu verstehen, während heutzutage von unterschiedlich stark entwickelten ländlichen Räumen ausgegangen werden muss. Auch HERGET (2013: 23) betont die verschwindende Dichotomie zwischen Stadt und Land, welche einer Vielzahl differenzierter ländlicher Räume gewichen ist. Die funktionale sowie strukturelle Rolle ländlicher Räume wird unter anderem durch die „demographische Entwicklung, [die] Flächennutzung – insbesondere auch die Siedlungsstruktur, die Entfernung zum nächstgelegenen zentralen Ort […] – […] sowie das allgemeine Angebot der Verkehrsinfrastruktur" beeinflusst (WAGNER 2013: 15).

Die von der OECD (2011: 3) herausgegebene „Regional Typology“ grenzt ländliche Räume folgendermaßen ein: Ländliche Gemeinden werden als Raumeinheiten mit einer Bevölkerungsdichte kleiner als 150 Einwohner pro km² definiert. Gebiete können auf Grundlage dessen als *überwiegend ländlich*, wenn mehr als 50% der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden lebt, als *maßgeblich ländlich geprägt*, hierbei leben 15-50% der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden und als *überwiegend urbanisiert*, bei einem Anteil von weniger als 15% an Landbevölkerung, bezeichnet werden. Der Bezirk Schärding kann nach der Typologie der OECD den überwiegend ländlichen Gebieten zugeordnet werden. Die nachstehende Abbildung zeigt dies zusätzlich anhand der Bevölkerungsdichte österreichischer Gemeinden. Der Bezirk Schärding ist in der Abbildung hervorgehoben.

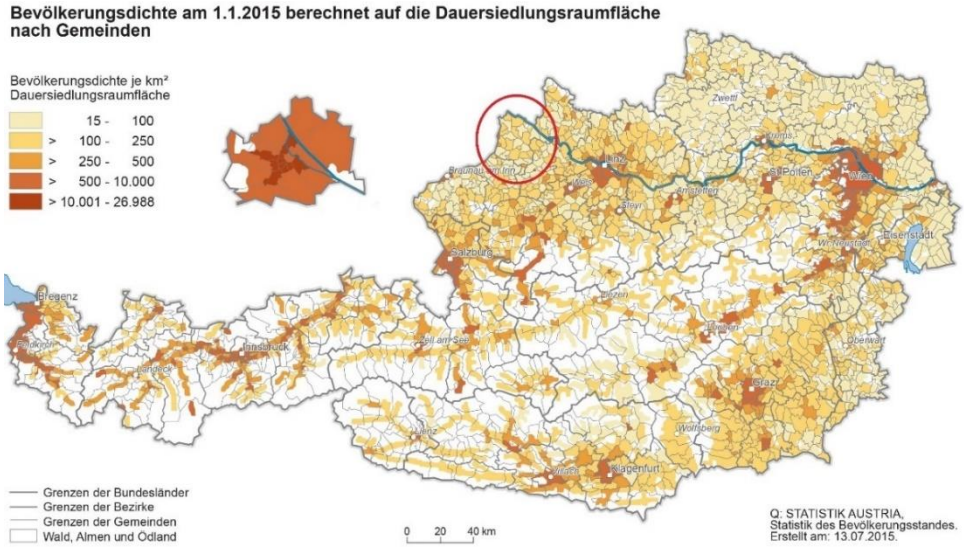

Abbildung 2: Bevölkerungsdichte österreichischer Gemeinden. (Quelle: Statistik Austria 2015)

3.4 Jugendliche

Die Phase der Adoleszenz wird sowohl von sozialen als auch biologischen Veränderungen geprägt und geht mit der Ablösung vom Elternhaus sowie Prozessen der Identitätsfindung einher (vgl. SCHULZ 2003: 110).

In den folgenden Ausführungen wird nun näher auf die unterschiedlichen Gesichtspunkte des Jugendbegriffs eingegangen. Nach dem Oberösterreichischen Jugendschutzgesetz sind Jugendliche Minderjährige, die das 18. Lebensjahr noch

nicht vollendet haben (Oö. Jugendschutzgesetz 2001: 2)[6]. Biologisch gesehen ist die Phase der Adoleszenz der Übergang vom Kindheits- zum Erwachsenenalter. Somit kann man sie grob gesehen zwischen 13 und 25 Jahren verorten. Nun sind „[…] Jugendliche im engeren Sinne […] dabei die 13- bis 18-Jährigen […], 18- bis 21-Jährige werden als Heranwachsende und 21- bis 25-Jährige als junge Erwachsene bezeichnet“ (SCHULZ 2003: 111).

TULLY (2002a: 19f) entwickelte im Zusammenhang mit dem Jugendbegriff sechs Dimensionen, die diese Lebensphase beschreiben und die Mobilität berücksichtigen.

1. Jugend ist eine Phase der *Bildung und Ausbildung*

2. *Ökonomische Eigenständigkeit* wird erlangt, wobei dies heutzutage immer später passiert.

3. Das *Eingehen neuer Bindungen* (besonders mit Gleichaltrigen in Peergroups) und die Teilhabe am sozialen Leben. Insofern ist der Jugendalltag mobil.

4. Die *Ablösung von der Herkunftsfamilie* und das *Eingehen fester Partnerschaften* sind ein wichtiger Teil der Jugendphase.

5. Weitere Definitionsmerkmale sind *juristische Selbständigkeit* und *politische Partizipation* (Wahlrecht, politisches Engagement). In Bezug auf Mobilität ist dies die Erlaubnis, den Führerschein zu erwerben.

6. Schließlich werden die Lebenssituation sowie die Chancen und Optionen der Jugendlichen z.B. durch die soziale Stellung oder durch das Leben auf dem Land respektive in der Stadt erheblich geprägt.

(vgl. TULLY 2002a: 19f)

Ab welchem Alter die Phase der Adoleszenz abgeschlossen ist, kann nicht genau definiert werden, denn der Übergang vom Jugend- ins Erwachsenenalter ist fließend. Jedenfalls ist in den letzten Jahren der Trend einer Verlängerung der Jugendphase erkennbar, da Ausbildungsphasen immer länger dauern und somit der

[6] In Österreich wird das Jugendschutzgesetz auf Landesebene beschlossen. Da der Bezirk Schärding in Oberösterreich liegt, wird das Oberösterreichische Jugendschutzgesetz als Quelle herangezogen.

Einstieg in die Erwerbstätigkeit zu späteren Zeitpunkten festzumachen ist (vgl. SCHULZ 2003: 111).

Wertvorstellungen junger Menschen wurden unter anderem im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ erhoben. Grundsätzlich sind Jugendlichen ihr nächstes Umfeld und ihre eigenen Anliegen am wichtigsten. So können ihre Wertvorstellungen als „Ich-zentriert“ bezeichnet werden. Junge Menschen wollen das Leben genießen, Spaß haben, Freunde treffen, aber auch ihre Fähigkeiten entfalten und unabhängig sein (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 14, 22f).

Im weiteren Verlauf der Arbeit werden Einstellungen von Jugendlichen im Zusammenhang mit Mobilität noch genauer erläutert. Dabei wird das Mobilitätsverhalten 15- bis 16-jähriger Schülerinnen und Schüler empirisch untersucht. Zudem werden im theoretischen Teil vor allem Mobilitäts-entscheidungen von Jugendlichen unter 18 Jahren relevant sein. Es kann jedoch durchaus vorkommen, dass in ausgewählten Kapiteln[7] auch Verhaltensweisen und Einstellungen älterer Jugendlicher Erwähnung finden.

[7] Vor allem in Kapitel 4.4 (Führerscheinbesitz und Automobilität von Jugendlichen) wird auf Jugendliche über 18 eingegangen.

4 Mobilität Jugendlicher in ländlichen Räumen

Im folgenden Kapitel werden nun die für diese Arbeit relevanten Aspekte der Jugendmobilität dargestellt und analysiert. Im ersten Unterkapitel soll zunächst die Alltagsmobilität der am Land ansässigen Bevölkerung Österreichs skizziert werden, bevor auf das Verkehrsmittelangebot des Bezirkes Schärding eingegangen wird. Dies soll dazu beitragen, einen guten Überblick über Verkehrsmittel, die den interviewten Schülerinnen und Schülern zur Verfügung stehen, zu bekommen. In den weiteren Unterkapiteln werden das Mobilitätsverhalten und mobilitätsbezogene Einstellungen Jugendlicher im Hinblick auf bereits vorhandene Studien untersucht. Zudem wird in einem Exkurs nachhaltige Mobilität diskutiert, da diese während der Interviews und des Workshops ebenfalls Gegenstand der Gespräche mit den Schülerinnen und Schülern war. In einem Zwischenfazit wird ein kurzer Überblick über die Ergebnisse der Literaturanalyse gegeben.

4.1 Mobilität in ländlichen Räumen

Ländliche Räume waren in den letzten Jahrzehnten grundlegenden Strukturveränderungen unterworfen. Diese wurden unter anderem vom Rückgang der Beschäftigten im landwirtschaftlichen Sektor, gesunkenen Transportkosten und sich ändernden Wirtschaftsstrukturen beeinflusst. Dieser Wandel hat auch Folgen für die Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen. Der steigende Motorisierungsgrad erlaubt es zwar, größere Distanzen zurückzulegen, führt aber gleichzeitig zu sinkender Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem konzentrieren sich Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätze in zunehmendem Maße auf Ballungszentren. Dies führt in peripheren Gebieten zu Abwanderungsprozessen, was einen Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen zur Folge hat, welche jedoch eine wesentliche Finanzierungsstütze für den öffentlichen Verkehr darstellen. Das Ergebnis solcher Entwicklungen sind unter anderem Streckenschließungen auf Straße und Schiene. Vor allem jene Bevölkerungsgruppen, die keinen Führerschein besitzen, haben nicht selten Schwierigkeiten, selbstständig mobil zu sein. Hierbei seien vor allem Kinder, Jugendliche und ältere Menschen zu nennen. (MESCHICK und METH 2008: 42).

Die Sicherung der Mobilität ist jedoch ein wichtiger Faktor der Lebensqualität in ländlichen Gebieten. Inwiefern Menschen aus mehr oder weniger zentrumsfernen Gebieten Österreichs ihre alltäglichen Wege zurücklegen, soll nun näher beleuchtet werden. Grundsätzlich sind ländliche Räume durch einen beträchtlichen Grad an Individualmotorisierung geprägt. Je dünner besiedelt und ländlicher eine Region ist, desto eher wird auf den PKW als Verkehrsmittel gesetzt. Die höchste PKW-Dichte Österreichs findet sich im Bezirk Waidhofen/Thaya mit 688 PKW pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Tendenziell zeichnet sich in ländlichen Räumen eine Entwicklung in Richtung steigender Motorisierung ab, was in Zusammenhang mit vergleichsweise hohen Auspendlerquoten steht (vgl. TAMME 2015: 3). Für den Bezirk Schärding ergibt sich ebenfalls ein äußerst hoher Motorisierungsgrad von rund 640 PKW pro 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Statistik Austria 2017a und 2017c). Der Stellenwert des PKW zeigt sich auch dadurch, dass am Land mehr als 50% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Durch den Ausbau des Straßennetzes werden ländliche Gebiete als Wohn- und Betriebsstandort zwar wieder attraktiver und es können somit Entwicklungsprozesse angestoßen werden, die Abhängigkeit vom PKW wird jedoch zusätzlich verstärkt und eine Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs ist die Folge. (vgl. TAMME 2015: 3f).

Wie die ländliche Bevölkerung nun tatsächlich unterwegs ist, wird im Folgenden kurz besprochen. Im Rahmen der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde die Verkehrsmittelnutzung auch nach Raumtyp differenziert. Folgende Ergebnisse wurden für periphere Bezirke – zu jenen kann auch der Bezirk Schärding gezählt werden – dargestellt. Wie schon in Kapitel 3.2 definiert wurde, handelt es sich beim MIV um PKW, Motorräder und Mopeds. Es ist jedoch anzunehmen, dass MIV-LenkerInnen großteils mit dem Auto unterwegs sind. Summiert man die Prozentwerte, ergeben sich keine 100%, da diese gerundet wurden.

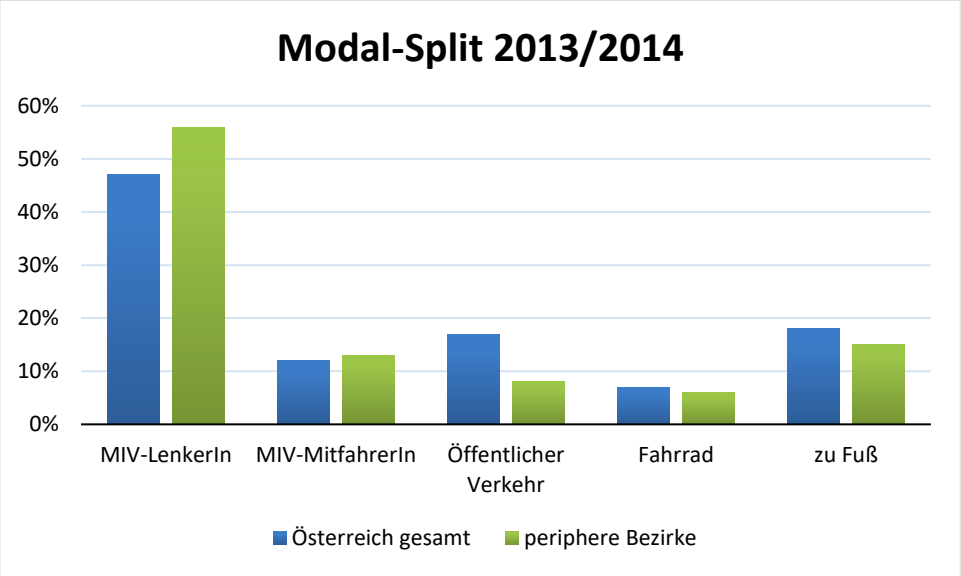

Abbildung 3: Modal-Split (Anteil der Wege nach Hauptverkehrsmittel) für Österreich gesamt und periphere Bezirke (Datengrundlage: BMVIT 2016: 56)

Vergleicht man nun die Werte für ganz Österreich – dabei finden auch große Ballungsgebiete Berücksichtigung – mit jenen der ländlichen Bezirke, so fällt sofort der hohe Anteil an PKW-LenkerInnen ins Auge. Öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad werden am Land, wie zu erwarten war, weniger häufig genutzt. Auch zu Fuß wird in ländlichen Gebieten seltener gegangen. Es wurde bereits in Kapitel 3.2 (Abbildung 2) der Modal-Split nach Bundesländern dargestellt. Dabei lassen sich die Werte für Oberösterreich und jene der peripheren Bezirke durchaus vergleichen, denn in beiden Fällen wird für mehr als 50% der Wege auf den MIV gesetzt. Wie sich das Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding gestaltet und auf welche Verkehrsmittel zurückgegriffen wird, soll im Folgenden gezeigt werden.

4.1.1 Verkehrsmittelangebot und -nutzung im Bezirk Schärding

Da für den empirischen Teil dieser Arbeit mit Schülerinnen und Schülern des Bezirkes Schärding gearbeitet wurde, sollte nun auch geklärt werden, welche Verkehrsmittel diesen zur Verfügung stehen. Der öffentliche Verkehr im Bezirk beschränkt sich grundsätzlich auf Bus und Bahn. Die insgesamt 8 Bahnhöfe bedienen die Linien Passau – Linz und Schärding – Attnang-Puchheim (vgl. Streckeninformation der ÖBB 2017). Die Taktfrequenz kann zwischen 20 Minuten und über einer Stunde variieren (vgl. Fahrplanheft der ÖBB 2017). Neben den beiden Bahnlinien gibt es auch öffentliche Linienbusse, welche alle Gemeinden des Bezirkes erreichen (vgl. SCHOOP et al. 2011: 6). Diese orientieren sich

hauptsächlich am Schulbetrieb und sind somit auf den Schülertransport konzentriert. Die meisten Linien weisen keine regelmäßige Frequenz auf und sprechen dadurch nur wenige andere Nutzerinnen und Nutzer, abgesehen von Kindern und Jugendlichen im schulpflichtigen Alter, an (vgl. SCHOOP et al. 2011: 10,13,15).

Durch das mangelnde Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln setzt ein Großteil der Bevölkerung des Bezirkes Schärding auf den MIV. Dies zeigt auch die nebenstehende Graphik, in der ersichtlich wird, dass der PKW-Besitz zwischen 1992 und 2012 stark gestiegen ist[8]. Auch der Anteil mobiler Personen[9] ist in diesem Zeitraum angestiegen, was eine Korrelation mit dem gestiegenen Motorisierungsgrad vermuten lässt.

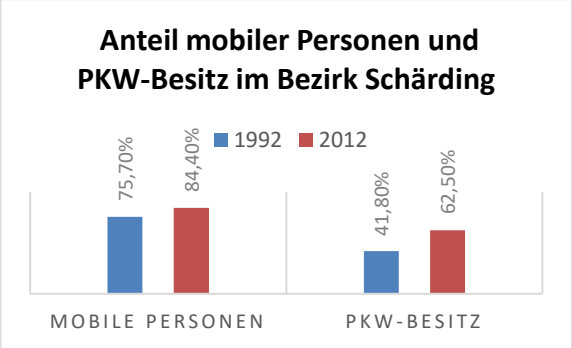

Abbildung 4: Anteil mobiler Personen und PKW-Besitz im Bezirk Schärding 1992 und 2012 (Datengrundlage: Land Oberösterreich 2012: 2)

Der Modal-Split für den Bezirk Schärding wurde im Rahmen einer Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich ermittelt. Welche Verkehrsmittel wie häufig genutzt werden, ist im nachstehenden Kreisdiagramm dargestellt.

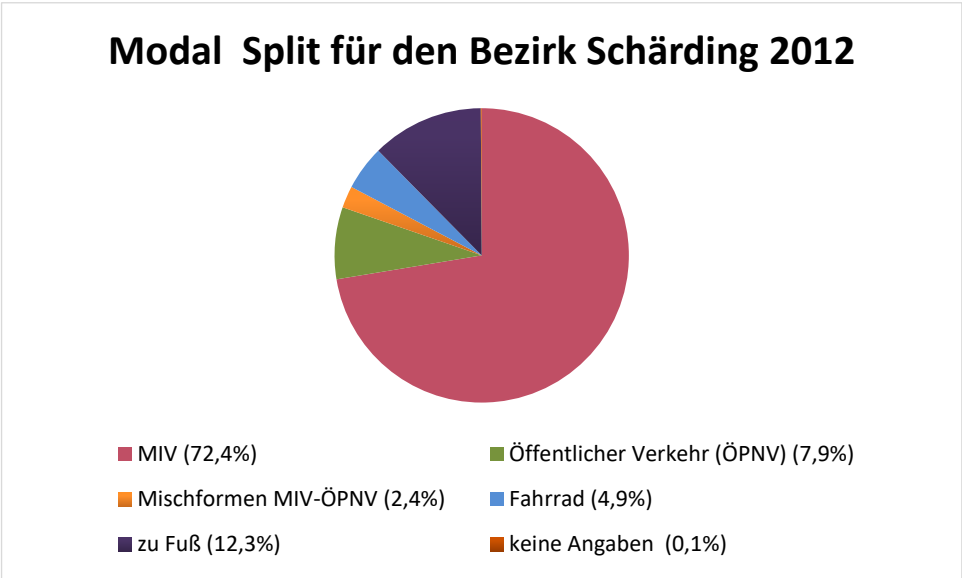

Abbildung 5: Modal-Split für den Bezirk Schärding 2012 (Datengrundlage: Land Oberösterreich 2012: 3)

[8] vgl. dazu auch Kapitel 4.1: 640 PKW pro 1000 EW im Bezirk Schärding 2017.

[9] Mobile Personen sind hierbei Menschen, die an einem Werktag mindestens einen Weg – seien dies Pflicht- oder Freizeitwege – außer Haus zurückgelegt haben.

Im Vergleich zu anderen peripheren Bezirken Österreichs wird im Bezirk Schärding noch mehr auf den MIV gesetzt[10]. Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr und das Fahrrad seltener genutzt als in anderen ländlichen Gegenden. Auch zu Fuß wird seltener gegangen.

Die Situation des Verkehrsmittelangebotes und der Verkehrsmittelnutzung im Bezirk Schärding wird vor allem im empirischen Teil von Bedeutung sein, wenn es darum geht, das Mobilitätsverhalten von 15- bis 16-jährigen Schülerinnen und Schülern des Bezirkes Schärding zu analysieren.

4.2 Mobilitätsverhalten von Jugendlichen insbesondere in ländlichen Räumen

Im folgenden Kapitel geht es nun darum, das alltägliche Mobilitätsverhalten bzw. die Verkehrsmittelwahl Jugendlicher darzustellen. Dabei werden sowohl verwendete Fortbewegungsmittel als auch Wegzwecke in den Fokus gerückt. Da sich Menschen grundsätzlich nicht auf ein Verkehrsmittel beschränken, sondern für verschiedene Wege oft verschiedene Fortbewegungsarten wählen, sollten spezielle Muster der Verkehrsmittelnutzung – welche in Form von Mobilitätstypen beschrieben werden können - in die Analysen dieser Arbeit miteinfließen (vgl. SCHOLL 2002: 182). Zudem dient die Bildung verschiedener Mobilitätstypen der Gruppierung von Jugendlichen, die ein ähnliches Mobilitätsverhalten an den Tag legen. Somit wird ein besserer Überblick über unterschiedliche Mobilitätsstile geschaffen. Zur möglichst genauen Beschreibung der Realität werden verschiedene Studien betrachtet und deren Ergebnisse miteinander verglichen.

RABE et al. (2002: 141) gehen davon aus, dass sich die wichtigen Mobilitätsentscheidungen eines Menschen im Kindes- und Jugendalter abzeichnen, jedoch sind diese Entscheidungen noch nicht zwingend und können sich im Laufe der Adoleszenz noch verändern. Vor allem mit dem Erreichen der Volljährigkeit eröffnen sich für junge Menschen – mit Erwerb des Führerscheins – neue Mobilitätsoptionen. Somit unterscheidet sich das Verkehrsverhalten Jugendlicher unter 18 von jenem bereits volljähriger Personen. In diesem Kapitel soll vor allem das Mobilitätsverhalten Jugendlicher unter 18 untersucht werden, wobei in

[10] vgl. Abbildung 3 und 5: 69% (periphere Bezirke Österreichs) zu 72,4% (Schärding)

ausgewählten Kapiteln auch die Verkehrsmittelwahl von volljährigen Jugendlichen thematisiert wird.

4.2.1 Modal-Split und Verkehrsmittelwahl von Jugendlichen

Zunächst soll geklärt werden, welche Verkehrsmittel Jugendliche wie häufig verwenden. Da die in Kapitel 2.2 vorgestellten Mobilitätsstudien keine genauen und aktuellen Daten über den Modal-Split Jugendlicher aus ländlichen Regionen Österreichs enthalten, werden die Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ für jungen Menschen aus ganz Österreich im Alter von 15 bis 24 Jahren herangezogen und in der untenstehenden Abbildung dargestellt.

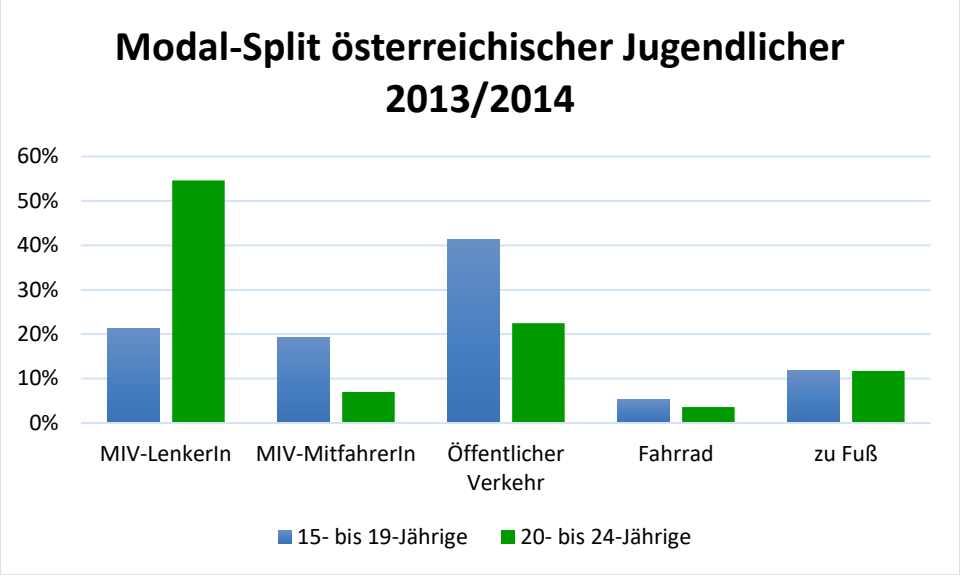

Abbildung 6: Modal-Split österreichischer Jugendlicher 2013/2014 – Durchschnittswerte für ganz Österreich inkl. Städte (Datengrundlage: BMVIT 2016: III)

Bei Betrachtung der Abbildung erkennt man sofort die vermehrte Verwendung des MIV als Lenkerin oder Lenker und gleichzeitig geringere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ab einem Alter von 20 Jahren. Dies lässt die Vermutung zu, dass viele Jugendliche ab dem Erwerb des Führerscheins von öffentlichen Verkehrsmitteln auf den PKW umsteigen. Ebenso wird ab diesem Alter der PKW häufiger selber gelenkt, als mitgefahren wird. Dies bestätigen die Daten der Studie „JUGLEIST“, die zeigen, dass mit Eintritt ins Berufsleben ein Sprung in Richtung Auto-Nutzung gemacht wird (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 53). Lediglich zu Fuß wird in den beiden Altersklassen ähnlich häufig gegangen. Vergleicht man diese Werte nun mit jenen aus dem Jahr 1995, so lässt sich für 15- bis 19-Jährige ein

Trend in Richtung häufigerer ÖPNV-Nutzung sowie häufigerer Nutzung des MIV, zulasten des Zufußgehens und Mitfahrens im PKW, feststellen. 20- bis 24-Jährige sind heutzutage, im Vergleich zum Jahr 1995, häufiger mit MIV als Lenkerinnen und Lenker, aber weniger zu Fuß unterwegs (vgl. BMVIT 2016: 106).

In der Studie von SCHOLL und SYDOW (2002: 198ff) wurde die Verkehrsmittelnutzung junger Menschen auch nach Raumtypen – also ländliche und urbane Räume – differenziert. So konnte im Rahmen dieser Studie festgestellt werden, dass die Ablösung anderer Verkehrsmittel durch den PKW nach Erwerb des Führerscheins in ländlichen Räumen noch stärker ausgeprägt ist, als in der Stadt. Des Weiteren wird in ländlichen Gebieten weniger zu Fuß gegangen, jedoch das Moped weitaus häufiger genutzt als in dichter besiedelten Gebieten. Auch die Ergebnisse der U.Move-Studie zeigen eine Präferenz von Jugendlichen aus ländlichen Räumen in Richtung MIV (vgl. RABE et al. 2002: 151).

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung einer Region sowie die Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel zu einem großen Teil für das Mobilitätsverhalten Jugendlicher verantwortlich sind. Somit lässt sich die häufigere Nutzung des MIV in ländlichen Gebieten einerseits durch das mangelnde Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und andererseits durch die vermehrte Verfügbarkeit von motorisierten Fahrzeugen erklären (vgl. HUNECKE et al. 2002: 103ff). Im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ wurde das Mobilitätsverhalten Jugendlicher aus ländlichen Gebieten in Niederösterreich, Salzburg und Vorarlberg untersucht. Dabei konnten ähnliche Unterschiede bezüglich der Mobilitätsmuster nach Wohnort – also ländlich oder städtisch geprägte Regionen – gezeigt werden. So legen Jugendliche aus ländlichen Regionen, im Vergleich zu Gleichaltrigen aus städtischen Gebieten, eine stärkere Präferenz auf die MIV-Nutzung. Gleichzeitig werden weniger Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Des Weiteren besitzen laut der Studie „JUGLEIST“ junge Menschen vom Land überraschenderweise häufiger eine ÖPNV-Zeitkarte, als Jugendliche aus der Stadt. Dies lässt jedoch keine eindeutigen Rückschlüsse über die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in ländlichen oder urbanen Gebieten zu. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Wohnort der Jugendlichen einen wesentlichen Einflussfaktor für das Mobilitätsverhalten darstellt (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 55).

Inwiefern junge Menschen verschiedene Verkehrsmittel kombinieren, also intermodal unterwegs sind, wurde im Rahmen der U.Move-Studie ebenfalls untersucht. Typische Kombinationen wären beispielsweise das Mitnehmen eines Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln, Anruf-Sammel-Taxis, Car-Sharing Angebote, Fahrradschließfächer an Haltestellen oder Fahrradstationen am Bahnhof. Zwar resultiert aus der Bekanntheit solch eines Verkehrsmittelangebotes noch lange keine Nutzung, gibt es doch eine deutliche Diskrepanz zwischen „etwas kennen und es deshalb nutzen“. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass überdurchschnittliches Wissen über ein bestimmtes Angebot auch häufigere Nutzung impliziert. Schwächen intermodaler Angebote, die von Seiten der Jugendlichen genannt werden, sind beispielsweise zu geringer Komfort, zu hohe Preise oder unzureichende Sicherheit (vgl. MILLER und RABE 2002: 178f). Im empirischen Teil der Arbeit wird darauf eingegangen, welche Angebote dieser Art die befragten Jugendlichen kennen bzw. gerne nutzen würden.

4.2.2 Wege und Wegzwecke

Um ein ganzheitliches Bild der Mobilität Jugendlicher zeichnen zu können, sollten neben der Darstellung des Modal-Splits auch die Wege, die von jungen Menschen zurückgelegt werden, in den Fokus gerückt werden. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über Anzahl, Dauer und Länge der alltäglichen Wege 15- bis 24-Jähriger aus Österreich.

	Anteil mobiler Personen	Wege pro Tag je mobiler Person	Durchschnittliche Wegedauer	Durchschnittliche Wegelänge
15- bis 19-Jährige	84,80%	2,9	32,6 Min.	15,8 km
20- bis 24-Jährige	84%	3,13	28,4 Min.	15,1 km

Tabelle 3: Wegeanzahl, -dauer und -länge österreichischer Jugendlicher 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: Anhang C-Teil2-Seite 2f)

Die Anzahl der Wege bezieht sich ausschließlich auf mobile junge Menschen, also jene, die im Schnitt mindestens einmal pro Tag den Wohnsitz verlassen. Dabei legen jüngere Jugendliche mit 2,9 Wegen pro Tag etwas weniger Strecken zurück als 20- bis 24-Jährige. Betrachtet man die Wegedauer bzw. -länge, sind 15- bis 19-Jährige tendenziell länger unterwegs und legen dabei größere Entfernungen zurück (vgl.

BMVIT 2016: Anhang C-Teil2-Seite 2f). Im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ wurde gezeigt, dass Jugendliche aus ländlichen Regionen weniger Wege zurücklegen, als jene aus Städten. Was jedoch die Distanz betrifft, sind TULLY (1998: 157) zufolge Entfernungen pro Weg, die in ländlichen Regionen zurückgelegt werden, im Schnitt länger als jene, die in der Stadt gemacht werden. Dies konnte auch durch die Studie „JUGLEIST“ bestätigt werden (vgl. WOLF-EBERL et al 2008: 51ff).

RABE et al. (2002: 147) führen im Zusammenhang mit dieser Thematik den Terminus der „Wegekette“ ein, der die Verknüpfung von zwei Zielen bzw. Wegen benennt. Es werden also zwei Ziele angesteuert, ohne dabei wieder an den Ausgangspunkt – meist das Zuhause – zurückzukehren. Die Untersuchungen in U.Move ergaben, dass Arbeitswege meist nicht mit andern Zielen verknüpft werden, anders als es bei Wegen zur Schule oder zur Universität der Fall ist. Hierbei handelt es sich häufig nur um einen Zwischenstopp in einer Wegekette.

Nachdem geklärt wurde, wie viele Wege junge Menschen pro Tag zurücklegen, sollen sich die folgenden Ausführungen den Wegzwecken widmen. Die beiden Abbildungen 8 und 9 visualisieren, welchen Anteil die einzelnen Wegzwecke an der gesamten Alltagsmobilität haben. Dabei wird zwischen 15- bis 19-Jährigen und 20- bis 24-Jährigen unterschieden. Datengrundlage bildet hierbei wiederum die österreichweite Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

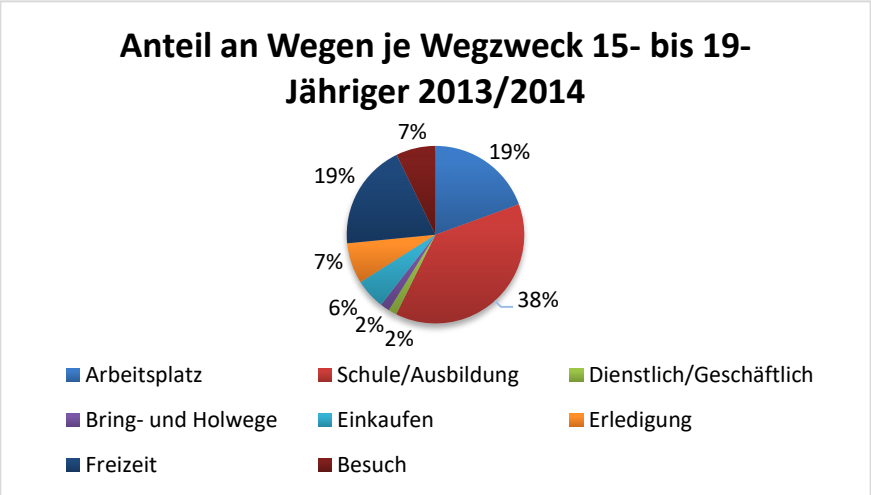

Abbildung 7: Anteil an Wegen je Wegzweck für österreichische Jugendliche zwischen 15 und 19 Jahren 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: Anhang C-Teil 2-Seite 2)

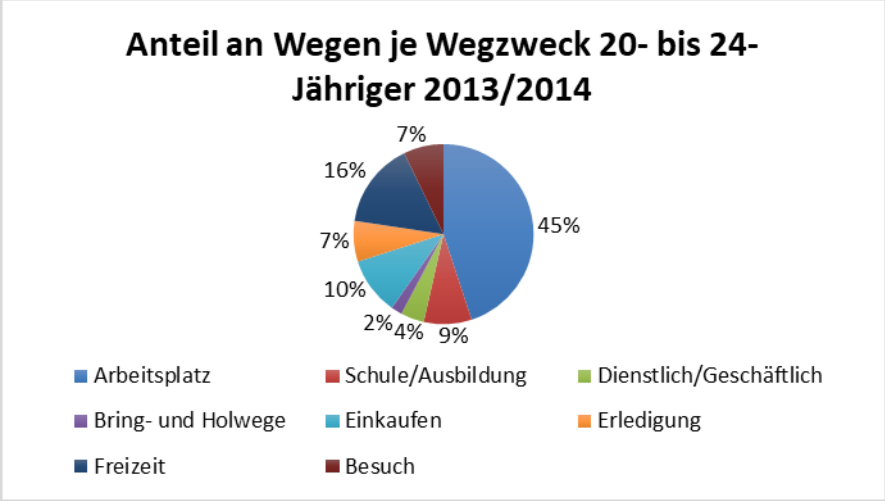

Abbildung 8: Anteil an Wegen je Wegzweck für österreichische Jugendliche zwischen 20 und 24 Jahren 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: Anhang C-Teil 2-Seite 3)

Jugendliche im Alter von 15 bis 19 Jahren legen bei weitem am häufigsten Wege zur Schule bzw. zur Ausbildungsstätte zurück. Mit 19% werden Arbeits- und Freizeitwege gleich häufig angetreten. Dies ändert sich für 20- bis 24-Jährige, welche beinahe für die Hälfte der Wege – nämlich 45% - zum Arbeitsplatz fahren. Auch Freizeitwege werden weniger häufig gemacht, als von jüngeren Jugendlichen (vgl. BMVIT 2016: Anhang C-Teil 2-Seite 2f). Die beiden Abbildungen 8 und 9 beziehen sich nur auf Wege an Werktagen Diese unterscheiden sich jedoch von jenen an Wochenenden.

Laut RABE et al. (2002: 146) dominieren für junge Menschen an Werktagen Pflichtwege, an Wochenenden wird jedoch ein Großteil aller Wege für die Freizeitgestaltung genutzt. Bindet man den Raumbezug – nämlich städtischer oder ländlicher Raum – in die Analysen ein, so lassen sich keine Unterschiede in den Wegzwecken erkennen. (vgl. RABE et al. 2002: 146).

Da für junge Menschen der Weg zur Schule bzw. Ausbildung – wie schon angeführt wurde – einen hohen Stellenwert in ihrer alltäglichen Mobilität einnimmt, wird in der nächsten Abbildung gezeigt, welche Verkehrsmittel für diese Wege verwendet werden.

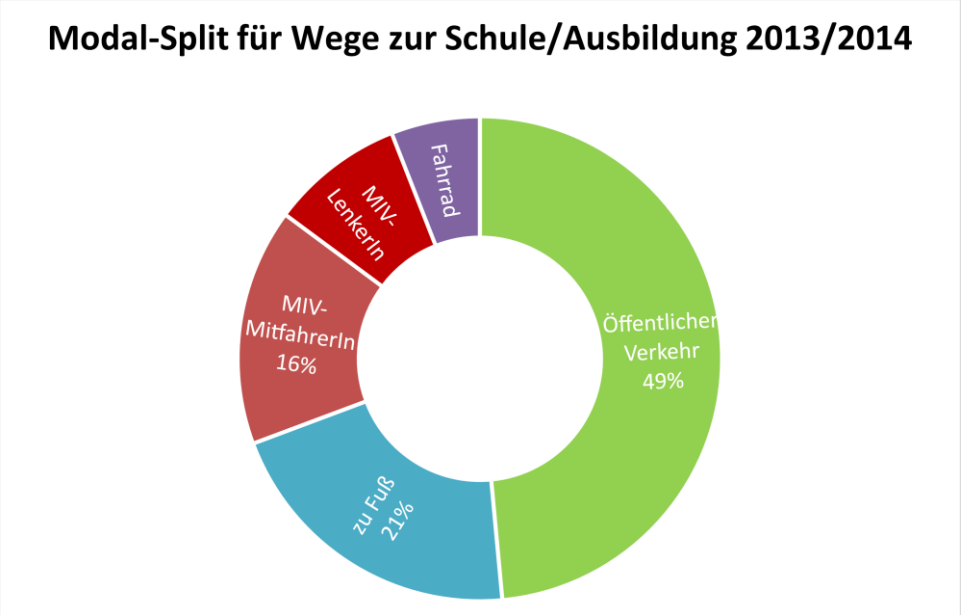

Abbildung 9: Modal-Split für Wege zur Schule/Ausbildung in Österreich 2013/2014 (Datengrundlage: BMVIT 2016: 84)

Für Schulwege bzw. Wege zum Ausbildungsort werden am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel verwendet, an zweiter Stelle wird mit 21% zu Fuß gegangen. Am wenigsten nutzen junge Menschen das Fahrrad[11] für diese Wege (vgl. BMVIT 2016: 84). Diese Werte beziehen sich wiederum auf einen Durchschnittswert für ganz Österreich. Nach der Studie „JUGLEIST“ verwenden die meisten Jugendlichen aus ländlichen Räumen vor allem den Bus, um in die Schule zu gelangen. Nur wenige verwenden das Fahrrad für Schulwege, da die geographischen Gegebenheiten, wie hügeliges Umfeld und weite Strecken, oft ein Hindernis darstellen (WOLF-EBERL et al. 2008: 63).

4.2.3 Mobilitätstypen

Um das Mobilitätsverhalten junger Menschen noch genauer untersuchen zu können, versucht man, Gruppen zu identifizieren, die sich in ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten ähneln. Im Folgenden soll nun auf die Bildung der Mobilitätstypen in den Studien „U.Move“, „Mobilität und individuelle Entwicklung“ und „JUGLEIST“ eingegangen werden. Da keine allgemein gültige Vorgehensweise in der Definition solcher Typen existiert, wurden in den Studien unterschiedliche

[11] Fahrrad: 6%; MIV-LenkerIn: 9% der Schul- und Ausbildungswege

Typen entwickelt. Auch TULLY (1998: 162) definiert unterschiedliche Mobilitätstypen, diese haben jedoch für die Zielgruppe dieser Arbeit zu wenig Aussagekraft. Die weiteren Ausführungen zu Mobilitätstypen werden ausschließlich auf die oben genannten Studien Bezug nehmen, da die weiteren Studien, die in Kapitel 2.2.1 genannt wurden, keine passende Definition für Mobilitätstypen liefern. Die Bezeichnung der Mobilitätstypen wird direkt übernommen und daher auch nicht gegendert.

Die Definition verschiedener Mobilitätstypen liegt der Verkehrsursachenforschung zugrunde. Es wird versucht, verhaltenshomogene Gruppen zu identifizieren, um das Thema aus der Perspektive von Subgruppen wiederzugeben (vgl. HUNECKE et al. 2002: 89f). Dabei sollten die Unterschiede innerhalb der Gruppen minimal, aber zwischen den Gruppen maximal sein (SCHOLL 200: 208f). Zur Bildung obengenannter Gruppen wird auf individuelle Verhaltensmuster Bezug genommen. Bei der Bildung von Typen muss allerdings immer von idealtypischen Verhaltensmustern ausgegangen werden, wobei individuelle Merkmale von Personen verloren gehen, aber eine gewünschte Komplexitätsreduktion eintritt (vgl. HUNECKE et al. 2002: 90f).

Im Rahmen dieser Arbeit sollen Mobilitätstypen mithilfe der genannten Studien definiert werden, die eine Zuteilung der interviewten Schülerinnen und Schülern zu diesen Typen ermöglichen. Dabei werden in einem ersten Schritt die Mobilitätstypen der betrachteten Studien skizziert. Danach wird versucht, diese zu vergleichen und eine für diese Arbeit passende Typenbildung vorzunehmen.

Die untenstehenden Abbildungen 12 und 13 zeigen die Mobilitätstypen unter 18 der Studien „U.Move“ und „Mobilität und individuelle Entwicklung“ und deren Modal-Split. Im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ wurde die Verkehrsmittelnutzung der einzelnen Mobilitätstypen nicht erhoben. In den beiden anderen Studien wird zwischen unter und über 18-jährigen Jugendlichen unterschieden. Da für diese Arbeit vor allem erstgenannter Typus von Bedeutung ist, wird dieser im weiteren Verlauf charakterisiert.

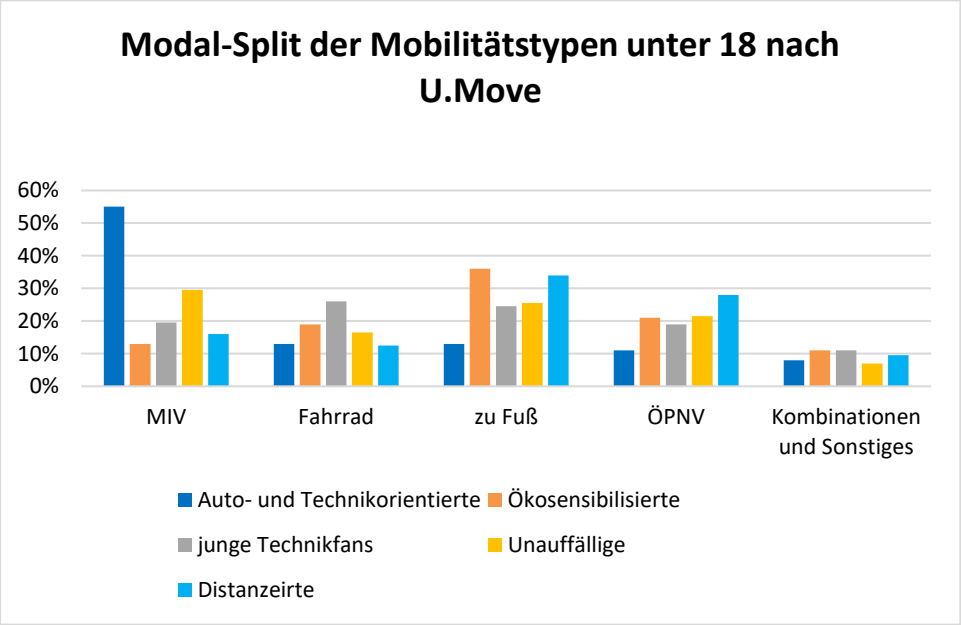

Abbildung 10: Modal-Split der Mobilitätstypen unter 18 nach U.Move (Datengrundlage: HUNECKE et al. 2002: 95f)

Nach HUNECKE et al. (2002: 98f) kommen vor allem *„Auto- und Technikorientierte“* und *„Unauffällige“* aus ländlichen Räumen. Diese beiden Typen weisen auch die höchsten Werte in der Nutzung des MIV auf. Aus urbanen Gebieten kommen eher *„Ökosensibilisierte“* und *„Distanzierte“*, welche die höchste Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und gleichzeitig die geringste Nutzung des MIV aufweisen. *„Junge Technikfans“* lassen sich sowohl in ländlichen als auch in städtischen Gebieten finden.

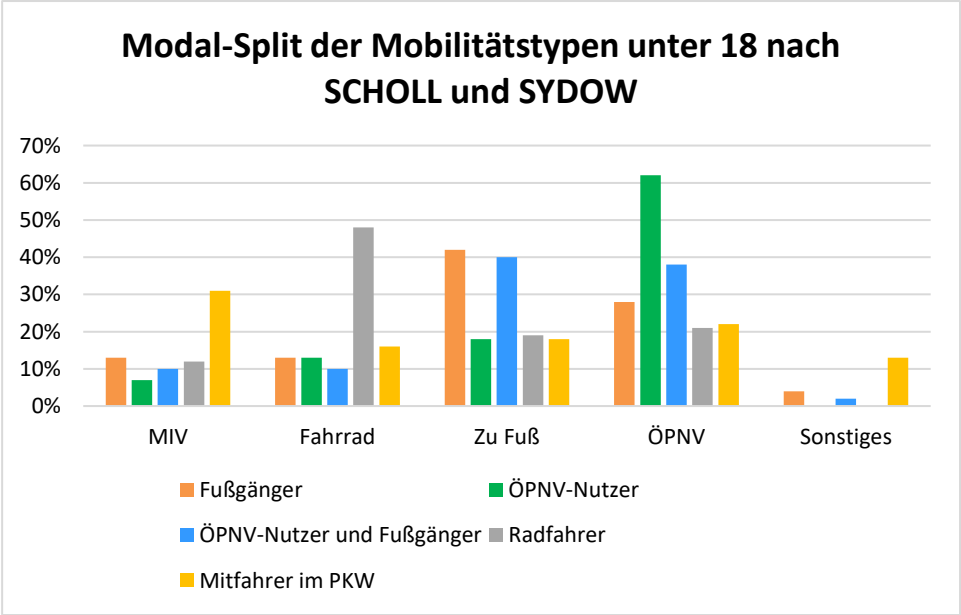

Abbildung 11: Modal-Split der Mobilitätstypen unter 18 nach der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ (Datengrundlage: SCHOLL 2002: 210f)

Die Analysen von SCHOLL (2002: 220f) zeigen, dass mehr als die Hälfte der *„Autofahrer“*[12] aus ländlichen Regionen stammen, mehr als drei Viertel der *„ÖPNV-Nutzer und Fußgänger“* stammen im Gegensatz dazu aus urbanen Gebieten (vgl. SCHOLL 2002: 220f). Diese Werte sind nicht weiter verwunderlich, da ländliche Gebiete eine völlig andere Verkehrsinfrastruktur aufweisen als städtische und junge Menschen vom Land mithilfe des MIV einfacher und bequemer von A nach B kommen können.

Im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ wurden lediglich drei verschiedene Typen definiert. Diese lauten „ÖV-orientiert“, „MIV-Zwang“ und „MIV-begeistert“. Der erste Typ ist durch eine positive Einstellung gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln charakterisiert. Mitglieder dieser Gruppe nutzen den ÖPNV intensiv, dennoch ist es ihnen wichtig, den Führerschein zu machen. Jugendliche, die dem Typ „MIV-Zwang“ angehören, haben in ihrer unmittelbaren Umgebung zu wenige Möglichkeiten, öffentliche Verkehrsmittel intensiv nutzen zu können. Sie sind wohl oder übel darauf angewiesen den MIV zu nutzen. Das Image des ÖPNV ist eher negativ besetzt. Die dritte Gruppe „MIV-begeistert“ sind durch intensive MIV-Nutzung charakterisiert. Sie weisen oft ein hohes Interesse an Technik auf und nennen als Gründe für die PKW-Nutzung unter anderem Spaß und Bequemlichkeit. Wie sich die Verteilung der einzelnen Mobilitätstypen auf alle während der Studie „JUGLEIST“ befragten Jugendlichen gestaltet und welche eher aus ländlichen bzw. städtischen Räumen kommen, wurde nicht erwähnt (WOLF-EBERL et al. 2008: 8).

4.2.3.1 Vergleich der Mobilitätstypen

Um nun ähnliche Mobilitätstypen zu identifizieren, werden zuerst die Mobilitätstypen der Studien „U.Move“ und „Mobilität und individuelle Entwicklung“ miteinander verglichen. Dafür werden Differenzen für die Prozentwerte der einzelnen Verkehrsmittel für zwei Mobilitätstypen – je einen aus jeder Studie – gebildet und diese anschließend summiert. Zwei Typen können dann als ähnlich bezeichnet werden, wenn die Summe nur in dieser Kombination ein Minimum darstellt. Die dafür verwendete Formel ist unten abgebildet.

[12] Hierbei wurden nur die Daten der Mobilitätstypen über 18 herangezogen und nach Raumtyp analysiert. Es wurde jedoch gezeigt, dass ein großer Teil der „Mitfahrer im PKW“ später zu „Autofahrern“ wird (vgl. SCHOLL 2002: 211f).

$$Max.\ Übereinstimmung = Min(|MIV_1 - MIV_2| + |ÖPNV_1 - ÖPNV_2| + |Fahrrad_1 - Fahrrad_2| + |zu\ Fuß_1 - zu\ Fuß_2|)$$

MIV_1 Anteil des MIV an allen Wegen für einen Typ aus der U.Move-Studie

MIV_2 Anteil des MIV an allen Wegen für einen Typ aus der Studie Mobilität und individuelle Entwicklung

usw.

Auf diese Weise konnte zum Beispiel eine Übereinstimmung der Typen „Ökosensibilisierte“ und „Fußgänger“ gefunden werden. Da in jeder Studie bei der Definition der Mobilitätstypen unterschiedlich vorgegangen wurde, weist kein Mobilitätstyp der einen Studie exakt dieselbe Verkehrsmittelnutzung auf, wie dessen Pendant aus der anderen Studie. Nichtsdestotrotz konnten, mithilfe der oben beschriebenen Methode, jeweils 4 von den 5 Typen unter 18 gefunden werden, die eine vergleichbare Mobilitätspraxis aufweisen. Diese sind nun in Tabelle 7 dargestellt.

U.Move	Mobilität und individuelle Entwicklung	Verkehrsmittel mit der größten Differenz in Prozentpunkten
Auto- und Technikorientierte	*Keine Übereinstimmung*	
Ökosensibilisierte	Fußgänger	7 (ÖPNV)
Junge Technikfans	Radfahrer	22 (Fahrrad)
Unauffällige	Mitfahrer	7,5 (zu Fuß)
Distanzierte	ÖPNV-Nutzer und Fußgänger	10 (ÖPNV)
Keine Übereinstimmung	*ÖPNV-Nutzer*	

Tabelle 4: Vergleich der Mobilitätstypen (Datengrundlage: HUNECKE et al. 2002: 95f und SCHOLL 2002: 210f)

In den beiden Abbildungen 11 und 12 wurden die einzelnen Typen mit denselben Farben versehen wie in obiger Tabelle. „Ökosensibilisierte“ und „Fußgänger“ gehen am häufigsten zu Fuß und nutzen den MIV am seltensten. „Junge Technikfans“ und „Radfahrer“ sind am meisten mit dem Fahrrad unterwegs. „Unauffällige“ und

„Mitfahrer“ verwenden den MIV am häufigsten. „Distanzierte“ und „ÖPNV-Nutzer und Fußgänger“ gehen zwar am häufigsten zu Fuß, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel folgt jedoch dicht nach (vgl. HUNECKE et al. 2002: 95f, SCHOLL 2002: 210f).

Ein Vergleich mit den Typen aus der JUGLEIST-Studie stellt sich deutlich schwieriger dar, da keine Werte für die Verkehrsmittelnutzung vorliegen. Aufgrund der Charakterisierung dieser kann der Typ „ÖV-orientiert“ mit der Gruppe der „ÖPNV-Nutzer“, der Typ „MIV-Zwang“ am ehesten mit den „Unauffälligen“ oder „Mitfahrern“ verglichen werden. Der Mobilitätstyp „MIV-begeistert“ kann dem Typ „Auto- und Technikorientierte“ gegenübergestellt werden.

Für den empirischen Teil der Arbeit werden nun die in Tabelle 8 dargestellten Typen und jene aus der Studie „JUGLEIST“ herangezogen. Dabei sei zu beachten, dass nicht alle Typen aus obiger Tabelle verwendet werden, da die aus den Interviews erhobenen Daten keine Erstellung des Modal-Splits erlauben und somit lediglich Typen gebildet werden können, die sich deutlich voneinander absetzen. Somit werden Mobilitätstypen definiert, die auch sinnvoll angewendet werden können.

MIV-orientiert	intensive Nutzung des MIV (vergleichbar mit "Auto- und Technikorientierte" und "MIV-begeistert"
ÖPNV-orientiert	intensive Nutzung des ÖPNV (vergleichbar mit "ÖPNV-Nutzer", "Ökosensibilisierte" und "ÖV-orientiert")
FahrradfahrerIn	Fahrrad als wichtigstes Verkehrsmittel (vergleichbar mit "junge Technikfans" und "Radfahrer")
NutzerIn ohne Präferenz	nutzt kein Verkehrsmittel intensiv, ist durch vorhandene Infrastruktur an bestimmte Verkehrsmittel gebunden (vergleichbar mit "Unauffällige", "Mitfahrer" und "MIV-Zwang")

Tabelle 5: Definition von Mobilitätstypen in Anlehnung an „U.Move“, „Mobilität und individuelle Entwicklung“ und „JUGLEIST“

4.3 Ursachen der Verkehrsmittelwahl und Einstellungen junger Menschen zu einzelnen Verkehrsmitteln

Es gibt viele Theorien, durch die die Verkehrsmittelwahl junger Menschen erklärt werden kann. Im folgenden Abschnitt soll nun ein Überblick über ausgewählte Erklärungsversuche zur Verkehrsmittelwahl gegeben werden. SCHOLL (2002: 177) erwähnt in diesem Zusammenhang folgende Theorien bzw. Modelle:

- Rational-Choice-Modelle
- Verstärkungstheorien des Lernens
- Motivationale Modelle
- Einstellungs-Verhaltens-Modelle

Es sei an dieser Stelle natürlich darauf hingewiesen, dass diese Aufzählung keineswegs vollständig ist. Dies wäre aber nicht im Sinne dieser Arbeit, da es sich um keine psychologische Untersuchung handelt.

Rational-Choice-Modelle werden meist in der Ökonomie angewendet und gehen davon aus, dass Verhalten einerseits durch die vorhandenen Alternativen und andererseits durch rationale Entscheidungen gesteuert wird. Diejenige Alternative mit den geringsten Kosten und dem größten Nutzen wird schließlich ausgewählt. Münzt man dieses Modell nun auf Verkehrsmittel um, so könnten Kosten etwa der Anschaffungspreis des Verkehrsmittels sein bzw. die regelmäßig anfallenden Verbrauchskosten, falls das Fahrzeug bereits vorhanden ist. Die Zeit, die gebraucht wird, um von A nach B zu gelangen, kann ebenfalls als Kostenfaktor angesehen werden. Ein weiterer Punkt ist die Qualität, die mit der Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels verbunden wird (vgl. SCHOLL 2002: 177).

Die *Verstärkungstheorien des Lernens* gehen davon aus, dass bestimmte Verhaltensweisen Belohnung bzw. Bestrafung nach sich ziehen. Grundsätzlich ähnelt dieses Modell dem oben genannten. So könnten Belohnung als Nutzen und Bestrafung als Kosten interpretiert werden. Aus diesen Modellen geht jedoch nicht hervor, was von Menschen nun als Kosten bzw. Nutzen angesehen wird. *Motivationale Modelle* aus der Psychologie versuchen, diese Fragen zu beantworten. Wendet man diese Modelle auf die Verkehrsmittelwahl an, so wird zunächst deutlich, dass Mobilität in ihrer einfachsten Form der Überwindung von Distanzen gilt. Die wichtigsten Motive sind die Minimierung der benötigten Zeit und des verbrauchten Geldes. Darüber hinaus können aber noch andere Motive in Bezug mit Mobilität genannt werden. Hier können beispielsweise angenehme Erlebnisse, die durch das Unterwegssein entstehen, erwähnt werden. Mobilität bietet auch eine Möglichkeit, sich selbst darzustellen und sich selbst in ein gewisses Licht zu rücken (vgl. SCHOLL 2002: 178).

Von besonderem Interesse für die Erklärung der Verkehrsmittelwahl sind *Einstellungs-Verhaltens-Modelle*, die auf die *Theorie des geplanten Verhaltens* von Icek AJZEN (1985) zurückgreifen. Einfach ausgedrückt, führt die Intention zu bestimmten Verhaltensweisen auch zum tatsächlichen Verhalten. Diese Intention wird jedoch von drei sich wechselseitig beeinflussenden Dispositionen bestimmt, nämlich „[…] die Einstellung zum Verhalten […], die Erwartung, wie Bezugspersonen das geplante Verhalten bewerten werden […] und die Erwartung, wie schwierig die Umsetzung des geplanten Verhaltens sein wird […]“ (STARK und HÖSSINGER 2015: 182). Jüngere Studien in der Verkehrsverhaltensforschung haben diese Theorie zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl herangezogen und gute empirische Ergebnisse dahingehend erzielt (vgl. STARK und HÖSSINGER 2015: 182).

Nach SCHOLL (2002: 179) haben sich empirisch sowohl die Rational-Choice-Modelle als auch die Einstellungs-Verhaltens-Modelle als brauchbar erwiesen. Es wurde jedoch gezeigt, dass die Verkehrsmittelwahl nicht zur Gänze durch ein Modell erklärt werden kann. Es gibt viele Faktoren, die mit der Wahl bestimmter Verkehrsmittel zusammenhängen. Laut HUNECKE et al. (2002:89) sind dies zum einen innerpsychische Bewertungsprozesse, wie der „Einfluss von normativen Erwartungen, von Bewertungen der eigenen Handlungsmöglichkeiten, von technikbezogenen Einstellungen, sowie symbolischen Mobilitätsorientierungen auf das Mobilitätsverhalten“, und zum anderen raum- und verkehrsinfrastrukturelle Gegebenheiten. Das Mobilitätsverhalten junger Menschen hängt also auch mit ihren Persönlichkeitsmerkmalen sowie Erwartungen ihrer sozialen Umwelt – insbesondere der Eltern und Peergroups – zusammen. Entwicklungen der Mobilität lassen sich also auf unterschiedliche Bereiche im Leben eines Jugendlichen zurückführen (vgl. TULLY 2002b: 69).

Im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ wurde versucht, die Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten zusammenzufassen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass das Mobilitätsverhalten einer Person aus bestimmten Bedürfnissen entsteht, aus welchen wiederum ein Aktivitätenbedarf erwächst. Dieser zieht eine Nachfrage nach Ortsveränderungen nach sich. Somit kann folgende Kausalkette gebildet werden: „Bedürfnis – Aktivitätenbedarf – Aktivitätennachfrage – realisierte Ortsveränderung“ (WOLF-EBERL et al. 2008: 45). Das Verhalten einer Person wird

aber nicht nur von Bedürfnissen bestimmt, sondern auch von ihrer sozialen und natürlichen Umwelt. WOLF-EBERL et al. (2008: 45) fassen die Einflüsse auf das konkrete Mobilitätsverhalten eines Menschen als objektive und subjektive Faktoren zusammen. Objektive Faktoren grenzen dabei ein, in welchem Rahmen sich Verhalten abspielen kann. Dazu würde beispielsweise die vorhandene Verkehrsinfrastruktur gezählt werden. Die subjektiven Faktoren bestimmen dagegen, welche Alternative aus allen Möglichkeiten gewählt wird (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 46).

Die untenstehende Abbildung nach SCHOLL (2002: 234) geht nun direkt auf Faktoren ein, die mit der Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels in Verbindung stehen. Dies wären unter anderem der Besitz einer Monatskarte für den ÖPNV oder die Bereitschaft zur eingeschränkten Autonutzung. Dabei lassen sich sowohl objektive (z.B. Autobesitz oder sozio-ökonomischer Status), als auch subjektive Faktoren (z.B. Autoverliebtheit oder Bereitschaft zu eingeschränkter Autonutzung) finden.

Zur Erstellung dieses Modells wurden die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel nach der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ – ÖPNV in Kombination mit dem Zufußgehen, Rad fahren und Auto fahren[13] – als zu erklärende bzw. abhängige Variablen herangezogen. Das Mitfahren im PKW und das Moped fahren wurden vernachlässigt, da die beiden Fortbewegungsarten zu wenig genutzt wurden, um relevante Daten zu liefern. Da zu Fuß meist in Kombination mit der Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel gegangen wird, liegt eine gemeinsame Betrachtung vor. Variablen, die zur

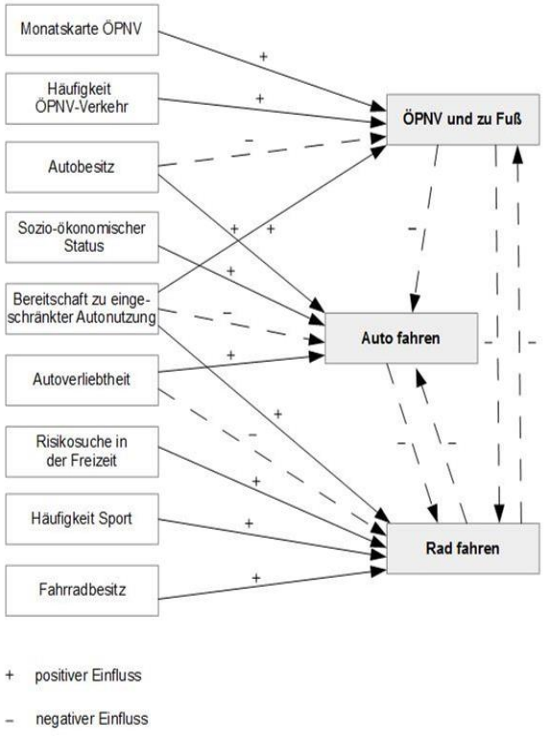

Abbildung 12: Modell zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher (Datengrundlage: SCHOLL 2002: 234)

[13] Dabei wurden Daten von 20-jährigen Jugendlichen analysiert.

Erklärung der Verkehrsmittelwahl beitragen sollten, befinden sich in der Abbildung links (vgl. SCHOLL 2002: 231f). Die durchgehenden Pfeile, welche mit einem Plus-Zeichen versehen sind, sollen einen positiven Einfluss der erklärenden Variablen auf die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels darstellen. Die strichlierten Pfeile, versehen mit einem Minus-Zeichen, stellen im Gegensatz dazu einen negativen Einfluss auf die Nutzung eines Verkehrsmittels dar. Laut dem Modell von SCHOLL (2002: 234) haben der Besitz einer ÖPNV Monatskarte, die Anbindung und die Taktzeit der öffentlichen Verkehrsmittel und die Bereitschaft zur eingeschränkten Autonutzung einen positiven bzw. verstärkenden Effekt auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Demgegenüber verringert der Besitz eines Autos die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV. Das Fahren eines PKW wird durch den Besitz eines Autos, eine stabile finanzielle Lage der Jugendlichen und die Autoverliebtheit positiv verstärkt. Die Bereitschaft zur eingeschränkten Autonutzung wirkt sich hingegen negativ auf die Wahl des Autos als Verkehrsmittel aus. Das Fahrrad wird aufgrund der Bereitschaft zur eingeschränkten Autonutzung, der Risikosuche in der Freizeit und des Fahrradbesitzes als Verkehrsmittel gewählt. Auch das Treiben von Sport in der Freizeit von Seiten der Jugendlichen wirkt sich positiv auf das Radfahren aus. Sind Jugendliche jedoch „autoverliebt“, verwenden sie seltener das Fahrrad.

Was ebenfalls aus dieser Abbildung hervorgeht, sind die gegenseitigen Einflüsse der einzelnen Verkehrsmittel. Je öfter beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren wird, desto seltener wird das Auto genutzt. Auch die Verwendung des Autos und des Fahrrads haben einen negativen Einfluss aufeinander. Derselbe Effekt lässt sich ebenfalls zwischen ÖPNV-Nutzung und Rad fahren feststellen.

Dieses Modell könnte nun auch auf einzelne Mobilitätstypen angewendet werden, um deren Verkehrsmittelwahl zu erklären. So könnte angenommen werden, dass jene Typen, die häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren oder zu Fuß gehen, auch eine größere Bereitschaft zur eingeschränkten Nutzung des MIV zeigen oder eine Dauerkarte für den ÖPNV besitzen. Typen, die auf den MIV setzen, sind demnach nicht bereit, sich dahingehend einzuschränken. Inwiefern die Ursachen der Verkehrsmittelwahl mithilfe dieses Modells geklärt werden können, wird im letzten Kapitel anhand der Aussagen der interviewten Schülerinnen und Schüler überprüft.

4.3.1 Einstellungen bzw. Vor- und Nachteile zu den Verkehrsmitteln

Nachdem soeben unterschiedliche Theorien und Modelle zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher skizziert wurden, geht es im folgenden Unterkapitel nun darum, tatsächliche Einstellungen junger Menschen zu ihrer Mobilität allgemein und zu den wichtigsten Verkehrsmitteln darzulegen. Da in den Kapiteln 4.5 und 4.6 Einstellungen zum PKW sowie Umwelteinstellungen thematisiert werden, werden die folgenden Ausführungen sehr kurz gehalten.

Werden Jugendliche danach gefragt, welches das ideale Verkehrsmittel für sie sei, so werden, je nach Lebenssituation, unterschiedliche Antworten genannt. Grundsätzlich können für die meisten Verkehrsmittel Vor- und Nachteile genannt werden (vgl. CALMBACH et al. 245). Diese Aussagen der Jugendlichen korrelieren mit dem Kosten-Nutzen-Argument, das nach HUNECKE und KLÖCKNER (2002: 125) unter anderem dafür verantwortlich ist, welche Verkehrsmittel ausgewählt werden. Am Anfang des Kapitels wurde bereits beschrieben, welcher Theorie dies zugrunde liegt.

Öffentliche Verkehrsmittel werden dann als positiv bewertet, wenn sie kostengünstig – beispielsweise durch das Vorhandensein einer Monats- bzw. Jahreskarte – sind und regelmäßig zur Verfügung stehen. Dies kann durch regelmäßige und kurze Taktzeiten gewährleistet werden (vgl. MILLER und RABE 2002: 182). Ökologische Einstellungen und Umweltbewusstsein spielen nur eine untergeordnete Rolle in der alltäglichen Nutzung des öffentlichen Verkehrs, die Nutzung dieser ist eher von Gewohnheiten geprägt (vgl. ENDRULAT und HUNECKE 2002: 201, CALMBACH et al. 2016: 234). Im Rahmen der U.Move-Studie konnte festgestellt werden, dass die Bahn von weiblichen Jugendlichen häufiger genutzt wird als von männlichen. Außerdem scheint die Häufigkeit, die Bahn zu nutzen, proportional mit dem Bildungsgrad zu steigen (vgl. ENDRULAT und HUNECKE 2002: 198). Im Rahmen der Jugendstudie „So ticken Jugendliche 2016“ wurden von Jugendlichen weitere Gründe für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel genannt. Dies wären unter anderem die Möglichkeit, mit Menschen in sozialen Austausch zu treten, die Umgebung sehen zu können und Zeit für sich zu haben, sei es in Form von Lesen, Musik hören oder einfach Nachdenken. Im Rahmen dieser Studie gaben Jugendliche an, im Großen und Ganzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zufrieden zu sein (vgl. CALMBACH et al. 2016: 228). Kritikpunkte an öffentlichen

Verkehrsmitteln sind neben Fahrplanabweichungen, auch unfreundliches Personal, zu wenig Platz vor allem zu Stoßzeiten und die Sauberkeit in den Verkehrsmitteln. Der Wunsch nach besseren Verbindungen wird vor allem von am Land lebenden Jugendlichen geäußert (vgl. CALMBACH et al. 2016: 230ff). Mindestanforderungen an den ÖPNV sind also Flexibilität, Komfort und Sicherheit (vgl. MILLER und RABE 2002: 182).

Werden Jugendliche nach ihren Einstellungen zum PKW befragt, so stellen die meisten jungen Menschen das Auto als Verkehrsmittel keineswegs in Frage, es gehört eher selbstverständlich zum Erwachsenwerden dazu, den Führerschein zu machen und per MIV mobil zu sein (vgl. CALMBACH et al. 2016: 237, BASTIAN 2010: 171). Einige Mobilitätstypen gehen noch weiter und lassen keine Alternativen zum PKW zu. Für sie stellt das Auto die beste Möglichkeit zur Mobilität dar, aus diesem Grund denken sie gar nicht über alternative Möglichkeiten, um von A nach B zu kommen, nach (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 125). Insbesondere Jugendliche aus ländlichen Regionen erachten das Auto als wichtiges Fortbewegungsmittel, da die Teilhabe am sozialen Leben mithilfe eines PKWs besser gewährleistet werden könne. Die Vorteile des Führerscheines werden von ihnen noch mehr hervorgehoben, als von Jugendlichen aus urbanen Gebieten. Im Rahmen der Studie „Wie ticken Jugendliche 2016?“ gaben junge Menschen viele Vorteile des PKWs an, unter anderem wollen sie jederzeit von A nach B gelangen, ohne dabei auf Fahrpläne angewiesen zu sein. Außerdem sehen Jugendlich ein eigenes Auto als Vorteil für das spätere Berufsleben. Auch die Möglichkeit jemanden mitzunehmen bzw. Dinge transportieren zu können werden positiv hervorgehoben. Nachteile des Autos als Verkehrsmittel sind für Jugendliche hauptsächlich finanzieller Art (vgl. CALMBACH et al. 2016: 237ff, 245f). Nur Jugendliche, die sich intensiv mit dem Umweltthema auseinandersetzen, verzichten bewusst auf den MIV, um umweltschonend unterwegs zu sein. Dies betrifft vor allem über 18-Jährige (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 125f).

Vor- und Nachteile des Fahrrads werden in den untersuchten Studien auch nur selten thematisiert. Grundsätzlich sind Jugendliche mit dem Fahrrad unterwegs, weil es nur wenig kostet und flexibel verwendet werden kann (vgl. CALMBACH et al. 245). Auch im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ nennen Radfahrerinnen und Radfahrer Flexibilität und Selbstständigkeit als positive Aspekte des Radfahrens.

Burschen heben auch noch den sportlichen Aspekt als positiv hervor (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 65).

Einstellungen zum Moped werden ausschließlich in der Studie „JUGLEIST“ thematisiert. Als Gründe für die Nutzung des Mopeds nennen Jugendliche Autonomie, Flexibilität und Bequemlichkeit. Mopedfahrerinnen und -fahrer sind generell sehr mit ihrer Mobilitätssituation zufrieden. Dies bestätigen auch Daten aus der empirischen Untersuchung. Für einige befragte Jugendliche sind Spaß und Erlebnis weitere Gründe für die Nutzung des Mopeds (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 65).

Bei der Betrachtung von Einstellungen ist es noch wichtig zu erwähnen, dass grundsätzlich davon ausgegangen werden kann, dass im Kindes- und Jugendalter die Eltern einen großen Teil der verkehrsbezogenen Einstellungen vermitteln. Im Laufe der Adoleszenz werden diese durch den Erwerb eigener Erfahrungen geprüft und gegebenenfalls verworfen. (vgl. BASTIAN 2010: 180). Zudem kann empirisch belegt werden, dass der Einfluss der Eltern, mit zunehmendem Alter der Jugendlichen, sukzessive durch den der Peergroup abgelöst wird (vgl. BASTIAN 2010: 47).

Im folgenden Kapitel wird noch näher auf Einstellungen zur Automobilität Jugendlicher eingegangen, da dieses Verkehrsmittel vor allem für junge Menschen aus ländlichen Regionen eine bedeutende Rolle spielt. Aus diesem Grund wird diesem Thema ein eigenes Kapitel gewidmet. Dabei werden natürlich auch Daten von über 18-jährigen Jugendlichen verwendet, da ein Großteil dieser Gruppe den Führerschein bereits besitzt und durch Einblicke in die Automobilität älterer Jugendlicher wichtige Schlüsse für das spätere Verkehrsverhalten Minderjähriger gezogen werden können.

4.4 Führerscheinbesitz und Automobilität von Jugendlichen

Das Auto ist für viele Menschen als alltägliches Verkehrsmittel nicht mehr wegzudenken. Dies spiegelt sich auch in den immer höher werdenden Umsätzen der Automobilindustrie wider[14]. Auch die steigende Zahl der Neuzulassungen von

[14] vgl. https://de.statista.com/themen/2670/weltweite-automobilindustrie/

PKWs zeigt einen Trend in Richtung verstärkter Automobilität[15]. Das Auto stellt für viele mehr als nur ein reines Fortbewegungsmittel dar, daher gibt es auch nur wenige Autonutzerinnen und -nutzer, die auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen würden, denn das Auto ermöglicht in höchstem Maße, selbstständig mobil zu sein. Es fungiert ebenso als Statussymbol – in Form von angesehenen Automarken - und als Ausdruck der eigenen Identität. Somit kann der PKW für viele Menschen als Quelle von Selbstständigkeit und Selbstbewusstsein dienen. Wünsche und Einstellungen zur Automobilität entwickeln sich schon lange vor Erreichen der Volljährigkeit und der damit verbundenen Erlaubnis, den Führerschein zu machen (vgl. MIENERT 2002: 292f). Der psychologische Aspekt des Automobils lässt sich nicht leugnen. MIENERT (2002: 294) erwähnt in diesem Zusammenhang den Hamburger Psychoanalytiker HILGERS (1992). „[Er] […] beschreibt 11 verschiedene Motive und Bedürfnisse, die mit dem eigenen Auto verbunden werden. Nach Hilgers besitzt das Auto somit u.a. Bedeutung als Symbol für das Selbstwertgefühl, für soziale Errungenschaft, für Distanz zur sozialen Realität, für Lebensqualität, Schutz und Kontrolle. Es wird darauf verwiesen, dass die reine Beförderungsfunktion des privaten PKW von seiner psychischen Funktion zu unterscheiden ist.“ Das Fahrzeug ist also Ausdruck der Persönlichkeit und wird auch dahingehend ausgesucht.

Schon im Kindesalter werden Jugendliche durch Eltern, Familie und Medien auf den PKW aufmerksam. Vor allem durch Werbung wird das Auto in den Mittelpunkt der Mobilität gestellt und als einzig relevante Option, mobil zu sein, beworben. Aus diesem Grund ist es nicht weiter verwunderlich, dass junge Menschen schon lange vor ihrem Führerscheinerwerb dem Auto einen symbolischen Wert zuschreiben (SCHOLL und SYDOW 2002: 14f). Zudem wird das erste eigene Auto als Ausdruck der Zugehörigkeit zur Erwachsenenwelt und somit zur Gesellschaft angesehen (vgl. BASTIAN 2010: 94).

Nach Vollendung des 18. Lebensjahres ist es also für viele Jugendliche klar, den Führerschein erwerben zu wollen, somit ist die Erlangung der Volljährigkeit für Jugendliche von großer Bedeutung, vor allem im Hinblick auf die Veränderung ihrer persönlichen Mobilität (SCHOLL und SYDOW 2002: 14f). So stieg die Anzahl der neu erworbenen Führerscheine der Klasse B in Österreich von 2006 auf 2015

[15] vgl. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_neuzulassungen/index.html

deutlich an (vgl. Statistik Austria 2017b). Es lässt sich also ein Trend dahingehend erkennen, dass immer mehr junge Menschen den Führerschein erwerben möchten.

Das Erlangen der Lenkerberechtigung ist vor allem am Land von großer Bedeutung und wird von jungen Menschen aus ländlichen Regionen früher angestrebt, als von jenen aus einer Stadt. Durch den Besitz des Führerscheins können Jugendliche das mangelnde Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, welches am Land herrscht, ausgleichen (vgl. TULLY 2002a: 31, TULLY und BAIER 2006: 177). Im Schnitt besitzen mehr als zwei Drittel der österreichischen Jugendlichen über 18 einen Führerschein. Dieser Anteil ist in ländlichen Regionen, wie zu erwarten ist, deutlich höher (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 48).

Wie in der U.Move-Studie belegt wurde, ist der PKW ein wichtiger Faktor in der Alltagsmobilität aller befragten Jugendlichen. Dies gilt auch für jene jungen Menschen, die noch keine Fahrerlaubnis besitzen. Junge Menschen befassen sich auch schon vor dem Erwerb des Führerscheins mit ihrer Rolle als spätere automobile Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmer und Autobesitzerinnen und -besitzer (vgl. BACHMANN 2002: 271). Wie schon in Kapitel 4.4.1 erwähnt wurde, stellen auch Jugendliche, die ein hohes Maß an Umweltbewusstsein zeigen, den PKW grundsätzlich nicht in Frage. Unterschiede in der Reduzierung der Umweltbelastung ergeben sich nur durch verschiedene Lösungsansätze von Seiten der einzelnen Mobilitätstypen. Prinzipiell kann davon ausgegangen werden, dass die eigene Verantwortung gegenüber Umweltbelastungen eher auf andere – beispielsweise die Forschung oder den Staat – abgegeben wird, je mehr Auto- bzw. Technikaffinität vorhanden ist (vgl. HUNECKE et al. 2002: 213f).

HEYNE (2002: 264) und TULLY (1998: 175) zufolge besitzt die Benutzung eines Autos in Form einer Freizeitbeschäftigung vor allem für männliche Jugendliche einen signifikant höheren Stellenwert als für junge Frauen. Im Rahmen der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ wurde auch gezeigt, dass Jugendliche mit höherem Schulabschluss bzw. weibliche Jugendliche weniger häufig angeben, ein Auto besitzen zu wollen, als männliche Gleichaltrige bzw. Jugendliche ohne Abschluss einer höheren Schule. Dasselbe Bild zeigt sich auch in der Bereitschaft auf ein Auto zu verzichten. So ist diese bei weiblichen Jugendlichen bzw. Jugendlichen mit höherer Bildung eher gegeben. Jedoch sollte hierbei erwähnt werden, dass die allgemeine Bereitschaft zum Verzicht auf ein Auto mit

zunehmendem Alter tendenziell zurückgeht. Dieser Trend zeichnet sich vor allem mit Erwerb des Führerscheins deutlich ab (vgl. BACHMANN 2002: 271ff).

Im Rahmen der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ wurden die Jugendlichen danach gefragt, was ihnen an Autos wichtig sei. Dabei wurden folgende Anforderungen an PKWs, die bereits nach Relevanz gereiht wurden, genannt:

- Sicherheit
- Service/ Qualität
- Fahrspaß
- Multifunktionalität
- Kostengünstig
- Komfort
- Cocooning[16]
- Fahrzeug als Identität
- Leistung des Fahrzeuges
- Konservativ/ Gediegen
- Imponieren

(vgl. MIENERT 2002: 297)

Die Reihenfolge richtet sich nach den Aussagen aller befragten 20-jährigen Jugendlichen, wobei 16-jährige Jugendliche eine ähnliche Gewichtung vorgenommen haben (vgl. MIENERT 2002: 304, 306, 308). Zusätzlich wird unterschieden, wie diese Dimensionen junge Männer bzw. Frauen gewichten. Weibliche Jugendliche legen mehr Wert auf ein sicheres, multifunktionales und günstiges Fahrzeug als junge Männer. Diesen ist wiederum der Fahrspaß, der Komfort, das Fahrzeug als Identität und die Leistung des Fahrzeuges viel wichtiger als jungen Frauen. Auch das Imponieren durch ein Fahrzeug ist Männern wichtiger (vgl. MIENERT 2002: 297). Der Vergleich zwischen Jugendlichen aus ländlichen Regionen und Städten zeigt keinen signifikanten Unterschied in der Gewichtung der Dimensionen (vgl. MIENERT 2002: 308). Im empirischen Teil wird diese Reihung mit jener der befragten Jugendlichen über Anforderungen an Autos verglichen.

4.5 Umwelt und Mobilität

Themen, wie Treibhauseffekt und Klimawandel sind schon lange im Bewusstsein unserer Gesellschaft verankert. Das mediale und politische Interesse an diesen Themen wurde in den letzten Jahrzehnten sicherlich durch die steigende Verkehrsbelastung und damit einhergehende Umweltproblematik angeregt (vgl. SCHOLL 2002: 174). Somit kann von einem Spannungsfeld zwischen Umwelt und

[16] Junge Menschen, die ihr Fahrzeug als privaten Raum erachten, in dem sie sich „einspinnen“ (vgl. MIENERT 2002: 295).

Technik gesprochen werden. Durch die technischen Entwicklungen der letzten zwei Jahrhunderte wurde es Menschen ermöglicht, ein eigenes Auto zu besitzen. Dies führt jedoch zu immer stärkerem Ressourcenverbrauch und Ausstoß von Emissionen. Darüber hinaus werden für den Ausbau von Straßen, Eisenbahnschienen, Parkplätzen sowie andern infrastrukturellen Maßnahmen immer mehr Flächen unserer Landschaft versiegelt. Andererseits bietet technischer Fortschritt die Chance für die Entwicklung nachhaltigerer Verkehrsmittel. In diesem bereits genannten Spannungsfeld zwischen Umwelt und Technik steht also die Mobilität (vgl. KLOCKE 2002: 387).

Welche Einstellungen Jugendliche zu den Themen Umwelt und Verkehr bzw. nachhaltige Mobilität haben und wie sie zu Umweltproblemen durch Mobilität stehen, soll in diesem Kapitel erläutert werden. Vorab werden in einem Exkurs wichtige Punkte zu nachhaltiger Mobilität geklärt.

4.5.1 Exkurs: Nachhaltige Mobilität

In den 1970er Jahren wurde der Ressourcenverbrauch durch die Industrie und die damit einhergehende Schädigung der Umwelt zum Thema öffentlicher Debatten. Im Rahmen der UN-Konferenz „Umwelt und Entwicklung“ in Rio de Janeiro 1992 wurde die Idee des „Sustainable Development“, also der „Nachhaltigen Entwicklung“ ins Leben gerufen. Das Prinzip der Nachhaltigkeit baut darauf auf, dass die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden, ohne künftigen Generationen eine ökologisch belastete Umwelt zu hinterlassen und somit deren Lebenschancen einzuschränken. Künftigen Generationen soll es ebenso möglich sein, ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Um dies zu gewährleisten, sollte ein Lebens- und Wirtschaftsstil durchgesetzt werden, der bestmöglich auf die Nutzung nicht erneuerbarer Energien und Ressourcen verzichtet. (vgl. TULLY 1998: 66ff).

Inwiefern das Prinzip der Nachhaltigkeit mit Mobilität – im Speziellen mit Automobilität – vereinbar ist, soll nun thematisiert werden. 95% des CO_2-Ausstoßes im Verkehrssektor wird vom Straßenverkehr verursacht (vgl. BOZEM K. et al. 2013: V).

Dieser ist in den letzten 25 Jahren stark angestiegen, wie in der folgenden Abbildung ersichtlich wird. Zudem fließt in den Verkehrssektor der größte Anteil an Erdöl.

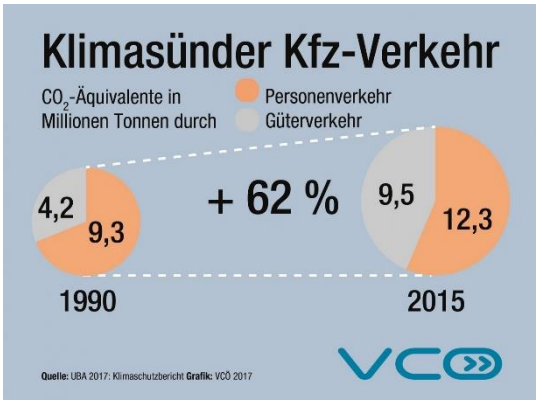

Abbildung 13: CO_2-Ausstoß in Tonnen in den Jahren 1990 und 2015 (Quelle: VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz)

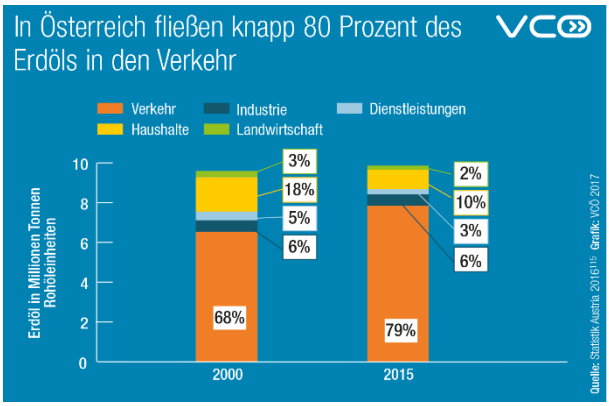

Abbildung 14: Erdölverbrauch in bestimmten Sektoren 2000 und 2015 (Quelle: VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz)

Um Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr zu verringern, reichen nicht nur technische Innovationen. Es muss auch zu einem Umdenken im Individualverkehr kommen (vgl. BOZEM K. et al. 2013: V). Ebenso gilt es, politische Maßnahmen zu setzen, um die Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung zu bilden.

Zu den Kernaufgaben einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zählen die beiden Handlungsfelder „Mobilität sichern“ und „umweltfreundliche Verkehrsabwicklung“. Somit ergibt sich ein Spannungsfeld zwischen Mobilität und Nachhaltigkeit, da einerseits ein hohes Maß an Mobilität gewährleistet werden, andererseits negative Einflüsse auf die Umwelt reduziert werden sollen. Neben den oben genannten Hauptaufgaben stehen auch noch die sektorenübergreifenden Felder „Nutzung energetischer Ressourcen“, „Klimaschutz“, „Luftqualität“, „Lärm“, sowie „Verkehrssicherheit“, „Flächeninanspruchnahme“ und „finanzielle Nachhaltigkeit“ mit nachhaltiger Mobilität in Verbindung. (vgl. GERLACH et al. 2015: 14).

Für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik können unter anderem die folgenden beiden Strategien identifiziert werden. Einerseits sollen kompakte Siedlungsstrukturen und umweltfreundliche, allgemein nutzbare Verkehrsträger (ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß) geschaffen und ausgebaut werden, damit die Erreichbarkeit von Nahversorgungszentren für alle gewährleistet ist. Andererseits soll die Reduktion des CO_2-Ausstoßes über eine Verringerung des Verkehrs vonstattengehen, die durch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene

verwirklicht werden könnte. (vgl. GERLACH et al. 2015: 16ff). Denn vor allem im Bahngütertransport liegt Einsparungspotenzial umweltschädlicher Emissionen, wie in Abbildung 17 gezeigt wird. Auch TULLY (1998: 74) nennt die Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Fortbewegungsmittel als wichtige Maßnahme in Richtung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

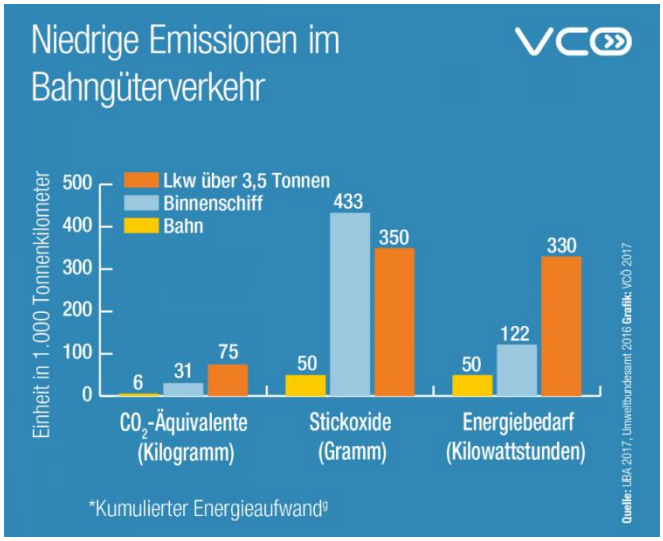

Abbildung 15: Emissionen im Güterverkehr (Quelle: VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz)

Die Verkehrspolitik eines Landes kann als nachhaltig bezeichnet werden, wenn ein hoher Anteil der Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln – also Fahrrad, zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmittel – zurückgelegt wird. Dabei müsste ein Wandel in Richtung multimodaler Mobilität forciert werden. Das heißt, dass sich Mobilitätsstile, die rein auf den PKW ausgerichtet sind, hin zu multimodalen Formen des Unterwegsseins, also hin zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für alltägliche Wege, entwickeln müssen. Auf diese Weise werden nachhaltige Verkehrsmittel besser in den mobilen Alltag integriert. Um dies zu ermöglichen, gilt es Informationen für die individuelle Verkehrsplanung bereitzustellen und Verkehrssysteme intelligenter zu gestalten (vgl. VCÖ Forschungsinstitut 2012: 9ff).

Jugendliche verwenden bereits für viele Wege nachhaltige Verkehrsmittel. Nach RABE et al. (2002: 173) lassen sich bei vielen jungen Menschen multimodale Mobilitätsmuster feststellen. Dies gilt vor allem für die in dieser Arbeit relevanten Altersgruppe der unter 18-Jährigen. Jugendliche sind folglich eine der wichtigsten Gruppen, die umweltfreundliche Verkehrsmittel verwenden. In der Weiterentwicklung von Bus und Bahn sollten junge Menschen also eine tragende Rolle spielen, da diese mit dem Umgang dieser Verkehrsmittel vertraut sind. Somit gilt es von Seiten der ÖPNV-Anbieter Jugendliche auch weiterhin, vor allem nachdem der Führerschein gemacht wurde, für die Nutzung von nachhaltigen Verkehrsmitteln zu gewinnen, Kombinationen mit dem MIV anzubieten und die

Nutzung neuer Angebote einfach zu halten (vgl. RABE et al. 2002: 172f, WOLF-EBERL et al. 2008: 74)

Was junge Menschen über Themen wie Umwelt und nachhaltige Mobilität denken und wie sich dies in ihrem Mobilitätsverhalten zeigt, wird im nächsten Unterkapitel thematisiert.

4.5.2 Umweltbewusstsein Jugendlicher und Einstellungen zu nachhaltiger Mobilität

Betrachtet man umweltbezogene Einstellungen Jugendlicher, so bestätigen zahlreiche Studien, dass junge Menschen den Schutz der Umwelt als wichtig erachten (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 120f, TULLY und WAHLER 1999: 184, KLOCKE 2002: 394f). Inwiefern Jugendliche Umweltprobleme in ihrem eigenen Umfeld wahrnehmen, wurde im Rahmen der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ erhoben. So werden Umweltprobleme von einem Großteil der befragten Jugendlichen zwar als bedrohlich erlebt, die persönliche Belastung durch Umweltprobleme wird hingegen als nicht so stark eingestuft (vgl. KLOCKE 2002: 402). Im Zusammenhang mit umweltbezogenen Themen nennen junge Menschen unter anderem die Müllproblematik, den Klimawandel, die Luftverschmutzung, den Natur- und Tierschutz, die Rodung des Regenwaldes, den Autoverkehr und viele mehr. Dementsprechend wird Umweltschutz als eine der großen Herausforderungen für die Zukunft bezeichnet (vgl. CALMBACH et al. 2016: 267f).

Es wird also deutlich, dass Jugendliche ein Bewusstsein für umweltbezogene Themen aufweisen. Im Rahmen der U.Move-Studie kann gezeigt werden, dass jungen Menschen auch der Zusammenhang zwischen Umweltbelastung und motorisiertem Verkehr bewusst ist und eine Verringerung von Umweltschäden erstrebenswert sei. Natürlich haben nicht alle Jugendlichen dieselben Ansichten zum Thema und ziehen daraus auch unterschiedliche Konsequenzen für ihr Mobilitätsverhalten (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 120f). Grundsätzlich wird das Auto als Verkehrsmittel von jungen Menschen nicht angezweifelt. Aus diesem Grund ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass für alle Jugendlichen der PKW – als Lenkerin oder Lenker bzw. Mitfahrerin oder Mitfahrer – in ihrem eigenen Verkehrsverhalten eine Rolle spielt. Somit ist Jugendlichen die Möglichkeit, unabhängig und individuell unterwegs sein zu können wichtiger, als die Nutzung

umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Das heißt also, dass umweltbewusste Einstellungen nicht unbedingt umweltbewusstes Mobilitätsverhalten nach sich ziehen (vgl. HUNECKE 2002: 50, HUNECKE et al. 2002: 129f). Diese Diskrepanz zwischen Umwelteinstellungen und umweltbewusstem Verkehrsverhalten konnte im Rahmen zahlreichen anderen Studien bestätigt werden (vgl. TULLY und WAHLER 1999: 184, KLOCKE 2002: 426ff).

Was nun als Ursache eines umweltbewussten Mobilitätsverhaltens von jungen Menschen bezeichnet werden kann, wurde von KLOCKE (2002: 426ff) untersucht. Er integrierte die folgenden 8 Bereiche in seine Untersuchungen, die einen Zusammenhang mit dem umweltbewussten Mobilitätsverhalten junger Menschen haben: Persönlichkeitsmerkmale und Werte, Umwelteinstellungen, Technikeinstellungen, fahrzeugbezogene Werte, Identifikation (Selbstkonzept), soziale Normen, situative Faktoren und Verhaltenskontrolle und Verhaltensintentionen. Der Grund für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist für Jugendliche jedoch zunächst die vorhandene Infrastruktur. Weiters können die „[...] eigene Verhaltensbereitschaft, die Erwartungen wichtiger Bezugspersonen (soziale Norm) und das Selbstkonzept als Nutzer umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Identifikation) eine bedeutende […] [Rolle spielen]“ (KLOCKE 2002: 465). Auch die Wertorientierung trägt zum Umweltverhalten junger Menschen bei. Jugendliche, denen ein komfortables Verkehrsmittel wichtig ist, verwenden auch seltener umweltfreundliche Fortbewegungsmittel. Die allgemeine Einstellung zur Umwelt bzw. das Bewusstsein für Umweltprobleme tragen jedoch – wie bereits erwähnt – nicht zur Verkehrsmittelwahl bei (vgl. KLOCKE 2002: 465).

Junge Menschen haben dennoch zahlreiche Ideen und Vorstellungen, wie zu einer umweltfreundlicheren bzw. nachhaltigeren Mobilität beigetragen werden könnte. Tendenziell sprechen sich Jugendliche für ein umweltschonendes Verkehrsverhalten der Bevölkerung aus. Diesbezüglich werden als Lösungsvorschläge die Verbesserung der Situation von Fußgängern und Radfahrern, die häufigere Nutzung des ÖPNV, die Vermeidung von Kurzstrecken mit dem Auto und das Bilden von Fahrgemeinschaften genannt (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 123, KLOCKE 2002: 405ff). Jugendliche, die häufig den MIV nutzen, setzen vor allem auf technische Innovationen, um umweltfreundliche

Mobilität in Zukunft zu forcieren. Grundsätzlich ist allen bewusst, dass jede oder jeder Einzelne zur Verminderung von Umweltproblemen beitragen kann. Es zeigen sich allerdings deutliche Unterschiede im Verständnis der Umweltproblematik. (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 123f, WOLF-EBERL et al. 2008: 58). Vor allem zwischen männlichen und weiblichen Jugendlichen lassen sich Unterschiede bei der Identifikation als Nutzer umweltfreundlicher Verkehrsmittel erkennen, denn weibliche Jugendliche sehen sich eher als solche. Weiters fordern junge Frauen eher staatliche Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs. Insgesamt lässt sich feststellen, dass weiblichen Jugendlichen umweltbezogene Themen wichtiger sind als männlichen Jugendlichen. Unterschiede bezüglich des Wohnortes lassen sich dahingehend feststellen, dass sich junge Menschen aus urbanen Gebieten eher durch den Autoverkehr belastet fühlen und sich daher mehr staatliche Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs wünschen würden als Jugendliche vom Land (vgl. KLOCKE 2002: 395f).

4.6 Zusammenfassung und Zwischenfazit

Der jugendkulturelle Alltag wäre ohne Mobilität nicht vorstellbar. Alle Lebensbereiche junger Menschen sind auf die eine oder andere Weise mit Mobilität verknüpft. Somit spielt die Überwindung von Distanzen eine wichtige Rolle im Leben von Jugendlichen. Auf welche Weise diese Wege zurückgelegt werden, welche Ziele angesteuert werden und welche Einstellungen zur Mobilität vorhanden sind bzw. welchen Ursachen die Verkehrsmittelwahl zugrunde liegt, soll im Rahmen dieser Arbeit beantwortet werden. In einem ersten Schritt wurden daher Studien analysiert, die zum Thema Jugendmobilität durchgeführt wurden. In diesem Kapitel sollen die wichtigsten Erkenntnisse dieser Analysen zusammengefasst dargestellt werden.

Die Verkehrsmittelnutzung junger Menschen zwischen 15 und 19 Jahren wurde im Rahmen der Studie „Österreich unterwegs 2013/2014“ in Form des Modal-Splits dargestellt[17]. Dabei zeigt sich, dass öffentliche Verkehrsmittel und der MIV – sei es als Lenkerin bzw. Lenker oder Mitfahrerin bzw. Mitfahrer – ähnlich häufig genutzt werden. Die Daten älterer Jugendlicher zeigen jedoch deutlich, dass viele Jugendliche nach Erwerb des Führerscheins auf den PKW umsteigen. SCHOLL und

[17] vgl. Kapitel 4.2.1, Abbildung 6

SYDOW (2002: 198ff) zufolge ist die Ablösung anderer Verkehrsmittel durch den PKW nach Erwerb des Führerscheins in ländlichen Räumen noch ausgeprägter, als in urbanen Gebieten. Bei Betrachtung der Wegzwecke wird ersichtlich, dass am häufigsten Wege zur Schule oder zum Ausbildungsort unternommen werden, wobei hierfür großteils öffentliche Verkehrsmittel verwendet werden. An zweiter Stelle stehen Freizeitwege und Wege zum Arbeitsplatz. In Bezug auf Wegzwecke lassen sich keine Unterschiede zwischen Jugendlichen aus ländlichen und städtischen Regionen feststellen.

Die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels liegt vor allem dem Kosten-Nutzen-Argument zugrunde. Dabei können als Nutzen unter anderem Flexibilität, Zeitersparnis, Selbstständigkeit oder ein kostengünstiges Verkehrsmittel betrachtet werden. Natürlich sind auch Werthaltungen bei der Wahl einer Mobilitätsalternative von Bedeutung. Umwelteinstellungen spielen bei der Verkehrsmittelwahl hingegen nur eine untergeordnete Rolle. Damit eine Wahl für ein bestimmtes Fortbewegungsmittel getroffen werden kann, muss eine bestimmte Verkehrsinfrastruktur vorhanden sein. Somit bildet der Wohnort der Jugendlichen einen wesentlichen Einflussfaktor für das Mobilitätsverhalten[18]. Aufgrund des mangelnden Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlichen Regionen, wird häufiger auf den MIV gesetzt. Somit ist das Erlangen der Lenkerberechtigung vor allem am Land von großer Bedeutung[19]. Grundsätzlich wird das Auto als Verkehrsmittel weder am Land noch in der Stadt angezweifelt. Was Umwelteinstellungen betrifft, so weisen Jugendliche ein Bewusstsein für umweltbezogene Themen auf. Es besteht jedoch eine deutliche Diskrepanz zwischen Umwelteinstellungen und umweltbewusstem Verkehrsverhalten[20].

Die soeben genannten Erkenntnisse können zur Beantwortung eines Teils der Forschungsfragen herangezogen werden. Für eine umfassende Antwort auf alle Fragen sind jedoch die Daten, die aus den Interviews und dem Workshop gewonnen wurden, von Nöten. Die empirischen Ergebnisse werden in Kapitel 6 präsentiert. Inwiefern die Erkenntnisse der analysierten Studien mit den Daten aus der empirischen Untersuchung übereinstimmen, wird in Kapitel 7 thematisiert.

[18] vgl. Kapitel 4.3
[19] vgl. Kapitel 4.4
[20] vgl. Kapitel 4.5.2

5 Empirische Untersuchungsstrategien

Für die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens und der mobilitätsbezogenen Einstellungen einer ausgewählten Gruppe von Schülerinnen und Schülern aus dem ländlichen Bezirk Schärding wurden qualitative Methoden der empirischen Sozialforschung gewählt. In diesem Kapitel gilt es nun, die Vorgehensweise des Forschungsprozesses darzustellen und kurz auf die gewählten Methoden einzugehen. Zunächst werden die interviewten Schülerinnen und Schüler hinsichtlich ihrer sozialen Merkmale beschrieben. Des Weiteren wird erläutert, mithilfe welcher Methoden die Daten erhoben wurden. Abschließend wird beschrieben, auf welche Weise die gewonnenen Daten ausgewertet wurden.

5.1 Stichprobenauswahl

Die Gruppe von Jugendlichen, die interviewt wurde und anschließend am Workshop teilnahm, besuchte zum Zeitpunkt der Erhebung die 6BV Klasse des BG/BRG/BORG Schärding. Es wurden Schülerinnen und Schüler im Alter von 15 bis 16 Jahren ausgewählt[21], da sich junge Menschen zu diesem Zeitpunkt inmitten ihrer Adoleszenz befinden, jedoch noch keinen PKW-Führerschein besitzen. Im Rahmen dieser Arbeit ist es von Interesse, wie eine ausgewählte Gruppe von jungen Menschen vor dem Erreichen der Volljährigkeit unterwegs ist und welche mobilitätsbezogenen Einstellungen die Jugendlichen aufweisen. Dafür eignet sich die Arbeit mit einer Schulklasse besonders gut. Aufgrund der geringen Stichprobe, handelt es sich hierbei um keine repräsentative Erhebung, dennoch lassen die Aussagen der Schülerinnen und Schüler Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten Jugendlicher aus dem Bezirk Schärding zu.

In Kooperation mit der Schule konnten von 08. bis 09.06.2017 Interviews mit 14 Schülerinnen und Schülern einer 6. Klasse durchgeführt werden. Der Workshop wurde mit derselben Klasse abgehalten, wobei nicht alle Schülerinnen und Schüler, die interviewt wurden, daran teilnahmen. Dafür nahmen andere Jugendliche aus dieser Klasse teil, die zuvor nicht befragt wurden. Soziale Merkmale der Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten ausschließlich während der Interviews erhoben werden. Diese werden im Folgenden dargestellt.

[21] Ein Schüler aus der Gruppe ist bereits 17 Jahre alt.

5.1.1 Soziale Merkmale

In der folgenden Tabelle sind für diese Arbeit relevante Merkmale der interviewten Schülerinnen und Schüler aufgelistet. Von den vierzehn Jugendlichen sind acht weiblich und sechs männlich. Des Weiteren wird aus der Tabelle ersichtlich, dass die Jugendlichen aus 9 verschiedenen Gemeinden des Bezirkes stammen. Nur vier dieser Gemeinden besitzen einen Bahnhof. Busverbindungen nach Schärding gibt es in allen Gemeinden. Dies wurde bereits in Kapitel 4.1.1 thematisiert.

Interviewte Schülerinnen und Schüler	Alter	Geschlecht (männlich/ weiblich)	Heimatort	Entfernung zum nächsten Bahnhof	Entfernung zur Schule
Schülerin 1	15	w	Suben	ca. 500 m	ca. 6 km
Schüler 2	16	m	St. Florian/Inn	ca. 1 km	ca. 2,5 km
Schülerin 3	16	w	St. Florian/Inn	ca. 1 km	ca. 2,5 km
Schülerin 4	16	w	St. Florian/Inn	ca. 1 km	ca. 2,5 km
Schülerin 5	15	w	Brunnenthal	ca. 2 km	ca. 3,5 km
Schüler 6	15	m	St. Marienkirchen	ca. 2,5 km	ca.9,5 km
Schülerin 7	15	w	Raab	ca. 7 km	ca. 25 km
Schülerin 8	16	w	Schardenberg	ca. 8,5 km	ca. 10 km
Schülerin 9	16	w	St. Florian/Inn	ca. 1 km	ca. 2,5 km
Schülerin 10	16	w	Eggerding	ca. 8,5 km	ca. 18 km
Schüler 11	16	m	Schärding	ca. 500 m	ca. 500 m
Schüler 12	16	m	Brunnenthal	ca. 2 m	ca. 3,5 km
Schüler 13	17	m	Andorf	ca. 0,5 bis 1 m	ca. 17 km
Schüler 14	16	m	Raab	ca. 7 m	ca. 25 km

Tabelle 6: Merkmale der interviewten Schülerinnen und Schüler

5.2 Erhebungsmethoden

Die empirische Datenerhebung dieser Arbeit baut auf zwei Säulen qualitativer Verfahren auf. Zum einen wurden problemzentrierte leitfadengestützte Interviews mit 14 Schülerinnen und Schülern durchgeführt, zum anderen wurde ein Workshop, welcher sowohl Arbeitsphasen als auch Gruppendiskussionen beinhaltete, abgehalten. Somit wurde gewährleistet, dass die Schülerinnen und Schüler einerseits in Form einer persönlichen Befragung und andererseits im Austausch mit anderen Jugendlichen zu ihrer persönlichen Mobilität Stellung nehmen konnten. Mithilfe dieses Methodenmix sollten das Mobilitätsverhalten sowie mobilitätsbezogene Einstellungen der Jugendlichen bestmöglich erhoben werden.

In den folgenden Ausführungen werden die beiden Verfahren nun genauer beschrieben.

5.2.1 Problemzentrierte Interviews mit strukturiertem Leitfaden

MAYRING (2002: 69) definiert das problemzentrierte Interview wie folgt:

- „Das problemzentrierte Interview wählt den sprachlichen Zugang, um seine Fragestellung auf dem Hintergrund subjektiver Bedeutungen, vom Subjekt selbst formuliert, zu eruieren.
- Dazu soll eine Vertrauenssituation zwischen Interviewer und Interviewten entstehen.
- Die Forschung setzt an konkreten gesellschaftlichen Problemen an, deren objektive Seite vorher analysiert wird.
- Die Interviewten werden zwar durch den Interviewleitfaden auf bestimmte Fragestellungen hingelenkt, sollen aber offen, ohne Antwortvorgaben, darauf reagieren.“

Im Rahmen dieser Arbeit wurde diese Form des Interviews gewählt, da ein bestimmtes gesellschaftliches Problem – nämlich Mobilität – im Mittelpunkt der Forschung steht. Durch die Untersuchung ausgewählter Studien konnte die Problemstellung vorab analysiert werden. Mithilfe der Interviews wurde die subjektive Einschätzung junger Menschen zum Thema Mobilität eruiert. Der Leitfaden trug dazu bei, wichtige Themengebiete anzusprechen und nicht von der Fragestellung abzuweichen. Traten Verständnisprobleme auf, konnten zusätzliche Fragen gestellt werden. Diese Form des Interviews erlaubte es zudem, die Antworten der Schülerinnen und Schüler miteinander zu vergleichen.

Durch die gute Zusammenarbeit mit der Schule, war es möglich, dass die Schülerinnen und Schüler dem Unterricht fernbleiben und am Interview teilnehmen konnten. Die Interviews wurden in einem ruhigen Raum durchgeführt und aufgezeichnet. Eine Schülerin bzw. ein Schüler wurde durchschnittlich 10 Minuten befragt. Innerhalb von zwei Vormittagen konnten alle Interviews abgehalten werden. Die genauen Interviewfragen befinden sich im Anhang.

5.2.2 Workshop mit Gruppendiskussionen

Als zweite Methode zur Datenerhebung wurde, wie schon erwähnt, ein Workshop mit Gruppendiskussionen gewählt. MAYRING (2002: 76) geht davon aus, dass während einer Einzelbefragung zwar Informationen über subjektive Meinungen einer Einzelperson gewonnen werden können, viele Einstellungen jedoch „[…] so stark an soziale Zusammenhänge gebunden [sind], dass sie am besten in sozialen Situationen – also in der Gruppe – erhoben werden." Da es das Ziel des Workshops war, das bestehende Verkehrsmittelangebot des Bezirkes Schärding kritisch zu bewerten und Ideen für ein jugendgerechteres Angebot an Verkehrsmitteln zu sammeln, wurde diese Methode gewählt. Auf diese Weise konnten die Jugendlichen in sozialen Austausch treten und gemeinsam an den vorgegebenen Fragestellungen arbeiten.

In Kooperation mit Herrn Mag. Markus Leßky war es möglich, den Workshop mit einem Teil der 6BV Klasse[22] während einer Doppelstunde abzuhalten. Der Ablauf gestaltete sich folgendermaßen:

Begrüßung: Zunächst wurde der Klasse der Ablauf der gemeinsamen Arbeitsphase erklärt.

Begriffsbestimmung: Damit vom selben Wissensstand der Schülerinnen und Schüler ausgegangen werden konnte, galt es die Begriffe Mobilität, Verkehr und Nachhaltig zu erklären und kurz die verschiedenen Verkehrsmittel zu besprechen.

Einführungsdiskussion: Die Jugendlichen wurden gefragt, welche Verkehrsmittel sie verwenden und wovon dies abhänge.

Zukunftswerkstatt: Diese Methode dient vor allem der Ideensammlung und Problemlösung (vgl. Lebensministerium 2009: 28).
Es galt von Seiten der Schülerinnen und Schüler, das bestehende Verkehrsmittelangebot des Bezirkes kritisch zu beurteilen und neue Ideen für jugendgerechte Angebote zu entwickeln. Hierfür wurden die Jugendlichen in 3

[22] Schuljahr 2016/2017

Kleingruppen aufgeteilt. Folgende Phasen wurden während des Arbeitsprozesses durchlaufen:

- Kritikphase: Das Verkehrsmittelangebot sollte kritisch beurteilt werden, wobei vor allem negative Aspekte hervorzuheben waren.
- Phantasie- und Utopiephase: In dieser Phase konnten die Schülerinne und Schüler ihrer Phantasie in Bezug auf neue Verkehrsmittelangebote freien Lauf lassen.
- Umsetzungsphase: Hierbei sollten jugendgerechte Angebote gefunden werden, die auch tatsächlich umgesetzt werden können. Der gesammelten Ideen des gesamten Arbeitsprozesses wurden von den Jugendlichen auf einem Plakat zusammengefasst.

Vorstellung der Plakate und Abschlussdiskussion: In einer abschließenden Gruppenphase wurden die Plakate vorgestellt und offene Fragen besprochen sowie die Arbeitsphase reflektiert.

Um den Workshop genau dokumentieren zu können, wurden die Gruppendiskussionen auf Band aufgezeichnet. Die Zusammenfassungen dieser finden sich im Anhang.

5.3 Auswertungsverfahren

Zur Auswertung der gewonnenen Daten wurden die Tonaufnahmen herangezogen. Die Interviews wurden wörtlich transkribiert, wobei zur besseren Verständlichkeit des Gesprochenen, die Transkripte in normalem Schriftdeutsch verfasst wurden. Zur Analyse der Gruppendiskussionen wurde ein zusammenfassendes Protokoll erstellt.[23] Die auf diese Weise gewonnenen Daten wurden anschließend kodiert. Somit konnten die Aussagen der Jugendlichen in verschiedene Themengebiete aufgeteilt werden. Diese wurden wie folgt gewählt:

- Verkehrsangebot im Heimatort
- Verkehrsmittelnutzung und Wegzwecke
- Gründe und Ursachen der Verkehrsmittelwahl
- Einstellungen zu den Verkehrsmitteln

[23] Diese Dokumente befinden sich im Anhang dieser Arbeit.

- Umwelteinstellungen
- Relevanz selbstständiger Mobilität
- Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding
- Zuordnung zu Mobilitätstypen

Mithilfe dieser Aufteilung konnten die Aussagen der Jugendlichen inhaltlich bestmöglich analysiert und miteinander verglichen werden. In Kapitel 6 werden die Ergebnisse der Datenerhebung dargestellt und interpretiert. In Kapitel 7 werden diese mit den theoretischen Resultaten verglichen, um die Forschungsfragen dieser Arbeit ausreichend beantworten zu können.

6 Mobilität der 15- bis 16-jährigen Schülerinnen und Schüler

In Kapitel 5 wurde genau erläutert, auf welche Weise die empirische Forschung durchgeführt wurde. In diesem Kapitel wird nun darauf eingegangen, welche Schlüsse aus dem Forschungsprozess gezogen werden können. Diese können als Quintessenz dieser Arbeit betrachtet werden. Die folgenden Ausführungen sollen auch dazu dienen, die Forschungsfragen mithilfe der ausgewerteten Daten zu beantworten. Die Reihenfolge der einzelnen Kapitel wird sich nach jener im theoretischen Teil der Arbeit richten, um einen roten Faden durch die Analysen ziehen zu können. Ein gesamtheitliches Bild der theoretischen und empirischen Ergebnisse – in Hinblick auf die Forschungsfragen – und deren Gegenüberstellung wird in Kapitel 7 dargestellt.

Werden Schülerinnen oder Schüler direkt zitiert, wird in Klammer angegeben, um welches Interview und welche Zeile im Interview es sich handelt, beispielsweise (I1, Z1). Diese Stelle kann gegebenenfalls im Anhang nachgeschlagen werden. Zudem werden die Aussagen der Schülerinnen und Schüler in den folgenden Kapiteln zusammengefasst dargestellt. Hierbei sei darauf verwiesen, dass die zugrundeliegenden Daten aus den Transkripten bzw. aus den Zusammenfassungen der Gruppendiskussion und Arbeitsphase des Workshops gewonnen wurden. Somit wird nicht nach jedem Ansatz ein Verweis auf den Anhang gegeben werden.

6.1 Mobilitätsverhalten der 15- bis 16-jährigen Schülerinnen und Schüler aus dem Bezirk Schärding

Die folgenden Ausführungen beziehen sich hauptsächlich auf Aussagen interviewter Schülerinnen und Schüler in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten. Dabei wird zunächst darauf eingegangen, welche Verkehrsmittel für Schul- und Freizeitwege verwendet werden. Im weiteren Verlauf werden Wegzwecke thematisiert. Zudem erfolgt eine Zuteilung der interviewten Schülerinnen und Schüler zu den verschiedenen Mobilitätstypen, welche in Kapitel 4.3.3.1 definiert wurden. Falls zusätzlich interessante Daten zu diesem Thema während des Workshops erhoben werden konnten, werden diese ebenfalls in die Ausarbeitung dieses Kapitels miteinbezogen.

6.1.1 Verkehrsmittelnutzung für Schul- und Freizeitwege

Da sich die empirische Forschung auf qualitative Daten stützt, ist es nicht möglich, den Modal-Split 15- bis 16-jähriger Schülerinnen und Schüler aus dem Bezirk Schärding zu erstellen. Mithilfe der Daten, die während der Interviews gewonnen wurden, ist es jedoch möglich, einen guten Überblick über die Verkehrsmittelnutzung dieser Gruppe von Schülerinnen und Schülern zu erhalten.

Dafür werden zunächst Verkehrsmittel für Schul- und Freizeitwege in den Fokus gerückt. Des Weiteren wird darauf eingegangen, welches Verkehrsmittel die interviewten Schülerinnen und Schüler als das wichtigste erachten. Abschließend wird versucht, diese subjektive Einschätzung der Schülerinnen und Schüler mit ihren Aussagen über ihr Mobilitätsverhalten zu vergleichen und zu prüfen, ob ihr wichtigstes Verkehrsmittel mit ihrem Mobilitätsstil übereinstimmt.

Für den Weg zur Schule verwendet ein Großteil der befragten Schülerinnen und Schüler den Bus. Lediglich vier der vierzehn befragten Jugendlichen verwenden nie den Bus, um in die Schule zu gelangen. Hierbei sei zu erwähnen, dass der Wohnort dieser vier Schülerinnen und Schüler höchstens 3 Kilometer vom Gymnasium entfernt liegt. Daher ist es für sie auch möglich, mit dem Fahrrad, dem Moped oder zu Fuß zur Schule zu gelangen. Eine Schülerin sagt diesbezüglich:

> *„[Für den Schulweg nehme ich] meistens das Moped, aber das ist gerade kaputt, also fahr ich mit dem Rad. Aber sonst immer Moped.“ (I3, Z28f)*

Von allen interviewten Jugendlichen verwenden drei einzig den Bus für den Schulweg. Vier Schülerinnen und Schüler geben an, hauptsächlich den Bus zu nutzen, manchmal jedoch auch auf andere Verkehrsmittel, wie das Moped, das Fahrrad, das Auto oder die Bahn, zurückzugreifen. Dazu meint ein Schüler:

> *„Normalerweise [verwende ich den] Bus, wenn ich verschlafe, Moped oder Auto.“ (I2, Z25)*

Eine andere Schülerin sagt:

> *„[...] [Ich verwende den] Bus oder auch manchmal das Moped, wenn es schön ist.“ (I1, Z39)*

Drei der befragten Jugendlichen nennen verschiedene Verkehrsmittel, um in die Schule zu gelangen, ohne dabei eines eindeutig am häufigsten zu nutzen. Dabei wurden folgende Aussagen gemacht:

> *„[Ich nehme das] Moped, [den] Bus oder [ich fahre] mit meinem Nachbar, weil der ist Lehrer in der Berufsschule.“ (I8, Z31*)

> *„[Ich nehme] entweder den Bus oder ich kann mit meinen Eltern mitfahren, weil sie in die Arbeit fahren oder [ich fahre] mit dem Moped.“ (I9, Z35f)*

Für Schulwege wird also am häufigsten der Bus verwendet. Vor allem für Schülerinnen und Schüler, die weiter als 10 Kilometer von der Schule entfernt wohnen, stellt dieser oft die einzige Möglichkeit dar, zum Schulort zu gelangen. Die Hälfte der interviewten Gruppe verwendet auch – selten bis häufig – das Moped für den Schulweg. Das Fahrrad wird lediglich drei Mal genannt, was an der Distanz vieler Jugendlicher zum Schulort liegen kann. Die Bahn wird nur von zwei Schülerinnen und Schülern für den Weg zur Schule verwendet, zu Fuß zur Schule geht aus der Gruppe nur ein Schüler.

Das Mobilitätsverhalten der befragten Jugendlichen in ihrer Freizeit ist sehr stark auf das Moped ausgerichtet. Zehn der vierzehn Schülerinnen und Schüler haben den Mopedführerschein gemacht und nutzen dieses Verkehrsmittel in ihrer Freizeit dementsprechend häufig. Sechs Jugendliche geben an, für Freizeitwege hauptsächlich das Moped zu verwenden. Eine Schülerin sagt dazu:

> *„Eigentlich [verwende ich] nur [das] Moped und kurze Strecken [fahre ich] mit dem Fahrrad.“ (I2, Z33)*

Vier Schülerinnen und Schüler können bei der Verkehrsmittelwahl keine Präferenz nennen, neben dem Moped verwenden sie auch noch andere Fortbewegungsmittel. Ein Schüler sagt diesbezüglich:

> *„[…] Also beim Auto mitfahren und sonst eh nur Moped, Fahrrad und Bus.“ (I6, Z31)*

Sechs Jugendliche geben an, den PKW als Mitfahrerin oder Mitfahrer in ihrer Freizeit zu nutzen. Dabei sei darauf hingewiesen, dass Wege zum abendlichen Ausgehen separat betrachtet werden. Die Bahn wird von zehn der vierzehn Jugendlichen als Verkehrsmittel für Freizeitaktivitäten genannt. Häufig wird die Bahn von sechs Schülerinnen und Schülern verwendet. Fünf von ihnen geben auch

an, das oberösterreichische Jugendticket[24] zu besitzen, welches für alle öffentlichen Verkehrsmittel des oberösterreichischen Verkehrsverbundes verwendet werden kann. Folgende Aussagen werden dazu gemacht:

> *„Meistens nehm ich den Zug, eben […] [um] shoppen [zu] fahren oder so […] und das Rad." (I7, Z43f)*

> *„[…] öffentliche Verkehrsmittel [verwende ich] nur, wenn ich […] [nach] Passau fahre oder so, weil da fahre ich dann mit dem Zug, aber da muss ich auch zuerst mit dem Moped zum Bahnhof fahren." (I10, Z64ff)*

Die Distanz zum nächsten Bahnhof erschwert für manche Schülerinnen und Schüler die Nutzung der Bahn. Aus diesem Grund ist es auch nicht verwunderlich, dass für jene Jugendlichen, die die Bahn häufig nutzen, der nächste Bahnhof höchstens 2 Kilometer entfernt liegt[25]. Der Bus wird nur von vier Schülerinnen und Schülern als mögliches Verkehrsmittel für Freizeitwege genannt. Das Fahrrad wird wiederum von zehn Jugendlichen verwendet. Diesbezüglich merken die meisten an, nur kurze Strecken mit dem Rad zu fahren:

> *„Ja mit dem Rad tu ich meistens nicht viel, außer höchstens mal zum Nachbarn fahren […]" (I10, Z61f)*

Lediglich zwei Jugendliche aus der Gruppe geben an, das Fahrrad sehr häufig zu verwenden.

> *„[…] eigentlich fahre ich alles mit dem Rad, auch zum Bahnhof mit dem Rad und generell, wenn ich irgendwelche Proben habe, fahre ich auch meistens mit dem Rad […]" (I4, Z62ff)*

In Kapitel 4.3.2 wurde darauf hingewiesen, dass Wege in ländlichen Räumen im Schnitt länger sind, als in städtischen Gebieten. Dies ist sicherlich ein Grund dafür, weshalb das Fahrrad nicht häufiger für Freizeitwege verwendet wird.

[24] vgl. https://www.ooevv.at/?seite=jugendticket-netz

[25] Dies gilt für fünf der sechs Jugendlichen, die die Bahn häufig nutzen. Für eine von ihnen ist der nächste Bahnhof 7 Kilometer entfernt.

Zu Fuß unterwegs sind nach Aussagen der Jugendlichen nur zwei Schüler. Dies könnte daran liegen, dass es den befragten Jugendlichen nicht direkt bewusst ist, dass auch das Zufußgehen eine Möglichkeit darstellt, Wege zurückzulegen.

Während der Interviews wurden die Schülerinnen und Schüler gefragt, wie sie am Abend zu Ausgehlokalitäten gelangen. Dreizehn Jugendliche geben an, mit dem Auto von Eltern oder Freunden hingebracht zu werden. Eine Schülerin sagt diesbezüglich kurz und prägnant:

> *„Mama, Papa, Auto.“ (I8, Z54)*

Drei Schülerinnen und Schüler verwenden auch manchmal einen Gemeinschaftsbus, der entweder von ihnen oder von Seiten der Veranstaltung organisiert wird. Eine Schülerin meint dazu:

> *„[…] [Ich verwende das] Auto oder [den] Bus, eben so […] Busse, die […] man sich organisieren kann.“ (I9, Z48f)*

Grundsätzlich sind die Bahn und das Moped für Wege zum Fest, zur Disco oder zum Pub kaum relevant.

Im Zusammenhang mit ihrer Verkehrsmittelnutzung wurden die Jugendlichen auch gefragt, welches Verkehrsmittel ihrer eigenen Einschätzung nach das wichtigste für sie sei. Das Moped wird von genau der Hälfte der befragten Gruppe als das wichtigste Verkehrsmittel bezeichnet. Vier Jugendliche geben an, die Bahn sei das wichtigste Verkehrsmittel für sie, zwei nennen das Auto und für einen Schüler ist das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel. Dabei ist auffallend, dass alle Jugendlichen jenes Verkehrsmittel genannt haben, das sie großteils für Freizeitwege verwenden. Nur eine Schülerin merkt an, dass für sie zwar das Moped das wichtigste Verkehrsmittel in der Freizeit sei, sie aber den Bus für den Schulweg sehr häufig verwende. Grundsätzlich stimmt die Identifizierung des wichtigsten Verkehrsmittels mit dem tatsächlichen Verkehrsverhalten der Schülerinnen und Schüler überein. Lediglich jene zwei Jugendlichen, die das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel bezeichnen, verwenden dies nicht am häufigsten. Dies könnte darauf hinweisen, dass auch schon vor dem Erwerb des Führerscheins das Auto ein positives Image bei jungen Menschen habe.

Es wurde nun genau erläutert, welche Verkehrsmittel für die befragten Schülerinnen und Schülern in ihrem Alltag eine Rolle spielen. Wofür sie diese verwenden, wird im nächsten Unterkapitel thematisiert.

6.1.2 Wegzwecke

Jeder Weg, der mithilfe eines oder mehrerer Fortbewegungsmittel zurückgelegt wird, hat irgendein Ziel, wird also zu einem bestimmten Zweck gemacht. Während der Interviews wurden die Jugendlichen gefragt, wofür sie unterwegs seien. In den folgenden Ausführungen werden die Antworten auf diese Frage analysiert.

Grundsätzlich wurde durch die Interviews deutlich, dass die Schülerinnen und Schüler vor allem Freizeitwege mit dem Unterwegssein verbinden. Lediglich eine Schülerin aus der Gruppe nennt im Zusammenhang mit Wegzwecken den Weg zur Schule. Das heißt, dass die Aussagen der Jugendlichen nicht unbedingt die tatsächlichen Anteile der Wegzwecke an allen Wegen widerspiegeln, da laut der Studie „Österreich unterwegs 2013/2014“ 15- bis 19-Jährige die meisten Wege zum Ausbildungsort zurückgelegt werden.[26] Der Fokus der Schülerinnen und Schüler liegt in diesem Alter folglich auf Aktivitäten außerhalb der Schule.

Auf die Frage, welchen Zweck für sie das Unterwegssein habe, wird am häufigsten das Treffen mit Freundinnen und Freunden genannt. Dies kann darauf hinweisen, dass soziale Kontakte eine große Rolle für junge Menschen spielen. Folgende Aussagen werden diesbezüglich gemacht:

> *„[…] ich bin […] schon gern unterwegs, weil […] ich […] meine Freunde treffe und so.“ (I1, Z131f)*

> *„[…] [Ich will] nebenbei meine Hobbys ausführen können […] und [mich] vor allem mit Freunden treffen.“ (I5, Z112ff)*

> *„Dass ich mich mit Freunden treffen kann, dass ich meinen Aktivitäten nachgehen kann. […]. Einfach Spaß haben.“ (I8, Z173ff)*

Viele befragte Jugendliche haben Hobbys, denen man nur außerhalb des Wohnortes nachgehen kann. Somit werden auch Hobbys häufig als Zweck des

[26] siehe Kapitel 4.3.2, Abbildung 8

Unterwegsseins genannt. Für einige Schülerinnen und Schüler hat das Mobilsein ausschließlich praktische Gründe. Manche betonen wiederum, dass sie sehr gerne unterwegs seien. Drei befragte Jugendliche erwähnen sogar, dass sie manchmal nur zum Spaß herumfahren würden, wenn das Wetter schön sei.

> *„Unterschiedlich, also […] zum Beispiel, wenn's Wetter schön ist, mache ich einfach nur so eine Ausfahrt." (I12, Z119f)*

> *„Meistens hat es den Zweck zu Freunden oder eben [zum] Fußball Training zu gelangen, aber manchmal auch einfach nur zum Spaß." (I2, Z102f)*

> *„Ja […] wegen dem Kontrabass und ich geh […] einmal in der Woche klettern und Hornstunde und wenn ich zu Freunden fahre, also […] für Freizeitaktivitäten." (I4, Z173ff).*

> *„[…] für meine Hobbys, damit ich Freunde treffen kann, damit ich zu meinem Pferd kann […]" (I9, Z126f)*

Generell gehen alle befragten Schülerinnen und Schüler Freizeitaktivitäten nach, für die sie mobil sein müssen. Dabei wurden vor allem, Freunde treffen und Hobbys als Wegzwecke genannt. Jene Jugendlichen, die ab und zu nur zum Spaß mit dem Moped ausfahren, sind eindeutig in der Minderheit. Es ist jedoch erwähnenswert, dass für diese Schülerinnen und Schüler das Moped auch das wichtigste Verkehrsmittel darstellt. Der Schulweg wird, wie bereits erwähnt, nur von einer Schülerin als Grund für das Unterwegssein genannt.

Nachdem nun verwendete Verkehrsmittel und Wegzwecke untersucht wurden, wird im nächsten Unterkapitel versucht, die befragten Schülerinnen und Schüler zu den einzelnen Mobilitätstypen, die in Kapitel 4.3.3 definiert wurden, zuzuteilen.

6.1.3 Zuordnung zu Mobilitätstypen

Wie bereits in Kapitel 4.2.3 erwähnt wurde, kommen laut HUNECKE et al. (2002: 98f) und SCHOLL (2002: 220f) MIV-orientierte Typen vor allem in ländlichen Räumen vor. Dies gilt es nun anhand der Daten, die während der Interviews mit den Schülerinnen und Schülern gewonnen wurden, zu zeigen. Hierfür werden die Jugendlichen einem der folgenden Typen zugeordnet:

- **MIV-orientiert** (Moped und Auto werden am häufigsten genutzt)
- **ÖPNV-orientiert** (öffentliche Verkehrsmittel werden am häufigsten genutzt, zu Fuß gehen ist in diesem Typ enthalten)
- **FahrradfahrerIn** (das Fahrrad wird am häufigsten genutzt)
- **NutzerIn ohne Präferenz** (keine eindeutige Präferenz für ein bestimmtes Verkehrsmittel)

(vgl. Kapitel 4.2.3.1, Tabelle 5)

Es sei jedoch erwähnt, dass hierbei keineswegs eine allgemein gültige Verteilung von Jugendlichen, die am Land leben, auf die einzelnen Mobilitätstypen gegeben ist. Die folgenden Analysen sollen lediglich zeigen, welchen Mobilitätstypen die befragten Schülerinnen und Schüler zugeordnet werden können und ob der Typ „MIV-orientiert" überwiegt, denn sowohl HUNECKE et al. (2002: 98f) als auch SCHOLL (2002: 220f) geben an, dass Typen, die verstärkt auf den MIV setzen, überdurchschnittlich häufig aus ländlichen Gebieten stammen.

Während der Interviews wurden die Schülerinnen und Schüler gefragt, welchem Typ sie sich ihrer eigenen Einschätzung nach zuordnen würden. Dabei konnten sie zwischen „MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im Pkw", „FahrradfahrerIn" und „BenutzerIn von öffentlichen Verkehrsmitteln und FußgängerIn" wählen. Es wurde eine Auswahl von Verkehrsmitteln vorgegeben, um den Schülerinnen und Schülern die Zuordnung zu erleichtern. In den weiteren Analysen werden zwar vor allem die Aussagen der Jugendlichen bezüglich ihrer Verkehrsmittelnutzung herangezogen, um sie einem Typ zuzuordnen, dies wird jedoch auch mit ihrer eigenen Zuteilung zu einem Mobilitätstyp verglichen.

In einem ersten Schritt werden nun die Aussagen der Schülerinnen und Schüler bezüglich ihrer Verkehrsmittelwahl für Schul- und Freizeitwege herangezogen. Da laut der Studie „Österreich unterwegs" für junge Menschen zwischen 15 und 19 Jahren Schulwege einen Großteil der alltäglichen Wege ausmachen, werden die hierfür genutzten Verkehrsmittel in die Zuteilung zu Mobilitätstypen einfließen (vgl. BMVIT 2016: Anhang C-Teil2-Seite 2). Wenn mithilfe der Aussagen eindeutige Präferenzen – als die Nutzung für über 50% der Wege[27] – für ein bestimmtes

[27] Dies ist jedoch eine subjektive Einschätzung, da von den Jugendlichen kein Wegetagebuch

Verkehrsmittel identifiziert werden können, werden die Jugendlichen einem der ersten drei Mobilitätstypen zugeordnet. Ist dies nicht der Fall, so werden die Schülerinnen und Schüler dem Typ „NutzerIn ohne Präferenz“ zugeordnet. Die Zuteilung der befragten Jugendlichen gestaltet sich nun folgendermaßen:

Sechs Schülerinnen und Schüler, also beinahe die Hälfte, können dem Mobilitätstyp „MIV-orientiert“ zugeordnet werden, wobei es sich hierbei um drei Mädchen und drei Buben handelt. Diese sind vor allem mit dem Moped unterwegs und bezeichnen dieses auch als ihr wichtigstes Verkehrsmittel. Auch der Weg zu Schule wird manchmal mit dem Moped zurückgelegt. Es kann kein Zusammenhang zwischen Bahnhofnähe und diesem Mobilitätstyp festgestellt werden.

Drei Jugendliche aus der Gruppe können dem Typ „ÖPNV-orientiert“ zugeteilt werden. Jene Schülerinnen und Schüler verwenden für den Schulweg den Bus, in ihrer Freizeit wird häufig die Bahn genutzt. Ein Schüler gibt allerdings an, am meisten zu Fuß unterwegs zu sein. Dieser ist auch der einzige aus der Gruppe, der direkt in Schärding wohnhaft ist. Alle drei Jugendlichen geben an, die Bahn sei das wichtigste Verkehrsmittel für sie.

Eine Schülerin kann als „FahrradfahrerIn“ bezeichnet werden. Diese verwendet das Fahrrad täglich für den Schulweg und nutzt es auch für viele Freizeitwege. Sie gibt zwar an, dass die Bahn das wichtigste Verkehrsmittel für sie sei, das Fahrrad verwendet sie jedoch täglich und somit häufiger als die Bahn.

Vier Jugendliche werden dem Mobilitätstyp „NutzerIn ohne Präferenz“ zugeordnet, da sie keine eindeutige Präferenz für ein Verkehrsmittel zeigen. Als wichtigstes Verkehrsmittel geben zwei dieser Jugendlichen das Auto an, eine Schülerin kann sich nicht entscheiden, welches Verkehrsmittel das wichtigste sei. Ein Schüler gibt an, das Fahrrad sei für ihn am wichtigsten. Für den Schulweg verwendet er jedoch den Bus und in der Freizeit ist er viel zu Fuß unterwegs.

Die nachstehende Tabelle soll nun dazu dienen, die eben erfolgte Einteilung der befragten Schülerinnen und Schüler in Mobilitätstypen mit ihrer eigenen Zuteilung zu einem Typ während der Interviews vergleichen zu können.

geführt wurde.

Befragte Schülerinnen und Schüler	m/w	wichtigstes Verkehrs-mittel	Mobilitätstyp nach eigener Einschätzung	Mobilitätstyp
Schülerin 1	w	Auto	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	NutzerIn ohne Präferenz
Schüler 2	m	Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	MIV-orientiert
Schülerin 3	w	Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	MIV-orientiert
Schülerin 4	w	Bahn	FahrradfahrerIn	FahrradfahrerIn
Schülerin 5	w	Bahn	BenutzerIn von öffentlichen Verkehrsmitteln und FußgängerIn	ÖPNV-orientiert
Schüler 6	m	Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	MIV-orientiert
Schülerin 7	w	Bahn	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	ÖPNV-orientiert
Schülerin 8	w	Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	MIV-orientiert
Schülerin 9	w	Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	MIV-orientiert
Schülerin 10	w	Bus/Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	NutzerIn ohne Präferenz
Schüler 11	m	Bahn	BenutzerIn von öffentlichen Verkehrsmitteln und FußgängerIn	ÖPNV-orientiert
Schüler 12	m	Moped	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	MIV-orientiert
Schüler 13	m	Auto	MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW	NutzerIn ohne Präferenz
Schüler 14	m	Rad	FahrradfahrerIn	NutzerIn ohne Präferenz

Tabelle 7: Einteilung der einzelnen Schülerinnen und Schüler in Mobilitätstypen im Vergleich mit ihren eigenen Angaben

Bei genauer Betrachtung dieser Tabelle fällt auf, dass bei neun Schülerinnen und Schülern aus der Gruppe der zugeteilte Mobilitätstyp der eigenen Einschätzung entspricht. Jene Jugendlichen, die dem Typ „NutzerIn ohne Präferenz“ zugeteilt wurden, konnten sich diesem nicht selbst zuordnen, da diese Möglichkeit während der Interviews nicht zur Auswahl stand. Eine Schülerin, die dem Typ „ÖPNV-orientiert“ zugeordnet wurde, teilte sich selbst der Gruppe „MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW“ zu. Dies spiegelt jedoch keineswegs ihre Aussagen wider. Des Weiteren fällt auf, dass sich sehr viele Jugendliche – genau zehn von vierzehn – selbst als häufige Nutzerinnen und Nutzer des MIV sehen.

Die Aussagen von HUNECKE et al. (2002: 98f) und SCHOLL (2002: 220f), dass Mobilitätstypen, die häufig mit dem MIV unterwegs sind, verstärkt in ländlichen Räumen vorkommen, kann somit untermauert werden. Inwiefern dies für alle Jugendlichen aus dem Bezirk Schärding gültig ist, kann nur vermutet werden. Es lässt sich jedoch die besondere Bedeutung des MIV für junge Menschen aus ländlichen Regionen abschätzen.

6.2 Mobilitätsbezogene Einstellungen 15- bis 16-jähriger Schülerinnen und Schüler aus dem Bezirk Schärding

Nachdem die Verkehrsmittelnutzung und die Einteilung in Mobilitätstypen Gegenstand der Betrachtung waren, geht es in diesem Kapitel nun darum, mobilitätsbezogene Einstellungen der Schülerinnen und Schüler zu analysieren. Dazu werden in einem ersten Schritt die Gründe der Verkehrsmittelwahl aufgezeigt. Zudem wird ein Überblick darüber gegeben, welche Vor- bzw. Nachteile die Jugendlichen bei den einzelnen Verkehrsmitteln sehen. In einem eigenen Unterkapitel werden Einstellungen zum PKW und Führerscheinerwerb thematisiert. Dass Automobilität für junge Menschen aus ländlichen Regionen von großer Bedeutung ist, wurde schon mehrfach aufgezeigt. Die weiteren Unterkapitel skizzieren Umwelteinstellungen, die Bedeutung selbstständiger Mobilität für die Jugendlichen und Einstellungen zum Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding.

6.2.1 Gründe für die Verkehrsmittelwahl und Einstellungen zu den Verkehrsmitteln

Zunächst wird ein Überblick darüber gegeben, was die Verkehrsmittelwahl, nach eigenen Angaben der Schülerinnen und Schüler, im Allgemeinen beeinflusst. Danach werden Gründe für die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel betrachtet sowie deren Vor- und Nachteile, die von den Jugendlichen vor allem während des Workshops genannt wurden, aufgezeigt. Des Weiteren werden der Einfluss bestimmter Personen oder Personengruppen und der des Wohnortes auf die Verkehrsmittelwahl thematisiert.

Die Jugendlichen nennen viele Beweggründe für ihre Verkehrsmittelwahl, wobei diese hauptsächlich praktischer Natur sind. So wird das Vorhandensein eines

bestimmten Verkehrsmittels als häufigster Grund für die Nutzung genannt. Diesbezüglich werden folgende Aussagen gemacht:

> *„Ja eben die Möglichkeit, dass man [das Verkehrsmittel] überhaupt hat wahrscheinlich.“ (I7, Z65)*

> *„Ja ob es das [Verkehrsmittel] […] gibt und ob es praktisch ist und schnell geht und ob es aufwendig ist.“ (I10, Z79f)*

> *„[…] was beeinflusst meine Verkehrsmittelwahl? […] Schule, und vor allem auch an welchem Wochentag das ist. Also […] am Sonntag fahren eben nicht so viele […] Züge zu jeder Zeit […].“ (I5, Z77f)*

Auch Flexibilität und Unabhängigkeit ist einigen Schülerinnen und Schülern bei ihrer Verkehrsmittelwahl wichtig.

> *„[Meine Verkehrsmittelwahl beeinflusst,] dass ich oft spät dran bin und dass ich mich nach mir selber richten kann, wenn ich mit dem Moped fahre.“ (I3, Z61f)*

Als weitere Ursachen für die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels nennen die Jugendlichen die Distanz zum Zielort, die Witterungsbedingungen, die Kosten und der Komfort des Fortbewegungsmittels. Dazu sagen die Jugendlichen Folgendes:

> *„[…] das Wetter. Weil wenn es […] [schlecht] ist, kann ich nicht mit dem Moped fahren. Und ja, beim Bus ist es […] bei uns […] voll schlimm, wenn man keinen Platz […] hat und das eigentlich voll gefährlich ist, wenn du die ganze Zeit stehen musst […] dann fahr ich […] auch nicht so gern mit dem Bus […], weil es einfach voll ungut ist. [Also auch] Gemütlichkeit [ist wichtig].“ (I8, Z97ff)*

> *„Dass ich noch keinen Autoführerschein habe […] [und] Witterungsbedingungen, dann […] der Zustand vom Moped […] [und] ob ich wen mitnehme oder nicht […]. Das ist ganz unterschiedlich.“ (I12, Z71ff)*

Eine Schülerin erklärt, dass ihre Verkehrsmittelwahl auch davon abhänge, ob ihre Eltern sie fahren können oder nicht. Dazu meint sie:

„[…] ich glaube, dass mich meine Eltern nicht so viel herumfahren, also wegen der Umweltverschmutzung und meine Mama mag jetzt zum Beispiel nicht das Auto starten, damit sie mich irgendwo hinfahren kann, so muss ich […] selbst mit dem Rad [fahren].“ (I4, Z108ff)

Während der Gruppendiskussionen im Rahmen des Workshops nennen die Schülerinnen und Schüler noch weitere Gründe für ihre Verkehrsmittelwahl. Dies wären beispielsweise die Unabhängigkeit von Zug- oder Busfahrzeiten durch das Moped, die schnellste Möglichkeit am Ziel zu sein und die geringe körperliche Anstrengung bei der Nutzung von Auto oder Moped. Auch finanzielle Aspekte spielen für die Jugendlichen bei der Verkehrsmittelwahl eine Rolle.

Im nächsten Abschnitt werden nun Beweggründe für die Nutzung der Fortbewegungsmittel Bus, Bahn, Moped, Auto, Fahrrad und zu Fuß skizziert und deren Vor- und Nachteile, die von den Jugendlichen genannt werden, aufgezeigt.

Die befragten Schülerinnen und Schüler, die den Bus regelmäßig nutzen, geben einerseits an, keine andere Möglichkeit zu haben, in die Schule zu gelangen, andererseits finden sie es praktisch, mit dem Bus in die Schule fahren zu können. Dabei spielt auch der Kostenfaktor eine Rolle. Folgende Aussagen werden hierzu gemacht:

„Weil ich sonst nicht in die Schule kommen könnte.“ (I1, Z41)

„Weil es eigentlich keine andere Möglichkeit […] gibt, weil zu Fuß ist es zu lange und mit dem Rad ist es auch ein […] [weiter] Weg.“ (I9, Z38f)

„[…] also ich könnte auch jeden Tag mit dem Moped […] [in die Schule] fahren, aber ich nehm […] einfach den Bus […], weil ich hab […] ja das Jugendticket und […] wenn schon ein Bus fährt, dann nutze ich den natürlich auch.“ (I5, Z33ff)

„Weil’s am praktischsten ist, weil […] ich wohne ziemlich weit weg von der Schule […] und da fährt sowieso immer ein Bus und das ist dann einfach das Gescheitere.“ (I10, Z30ff)

Dass es im Bezirk Schärding überhaupt Buslinien gibt, sehen die Schülerinnen und

Schüler schon als Vorteil. Darüber hinaus wird es positiv bewertet, dass der Bus umweltfreundlicher ist, als das Auto oder Moped. Dies wird jedoch von keiner Schülerin bzw. keinem Schüler als Grund für die Nutzung des Busses genannt. Negativ wird gesehen, dass die Busse zu Stoßzeiten überfüllt sind und viele Schülerinnen und Schüler stehen müssen. Im Gegensatz dazu werden sie außerhalb der Schulzeiten jedoch zu wenig genutzt. Außerdem sind die Busse den Jugendlichen zufolge nicht immer pünktlich, was ebenso ein Nachteil ist. Diesbezüglich meint eine Schülerin:

> *„[…] bei uns am Land […] fahren zwar Busse, aber sie fahren […] in langen Abständen und so unregelmäßig und man kann sich auch schlecht auf die verlassen, […] es kommt einem manchmal vor, dass wir eine halbe Stunde später in die Schule kommen, gerade im Winter oder so […] nur, weil ein Bus kaputt ist, aber ich finde, da müssen sie […] schon vorher schauen und dann einen anderen Bus organisieren und […] darum […] benutzt sie auch fast keiner. […] Jetzt fahren die eigentlich ein wenig umsonst. Ich mein, vielleicht fahren ein oder zwei Personen mit, aber [dann] täte es ein kleinerer Bus […] am Nachmittag auch].“ (I8, Z184ff)*

Die Bahn wird von Schülerinnen und Schülern genutzt, um selbstständig unterwegs sein zu können. Zudem können auch weitere Strecken, wie zum Beispiel nach Linz, bequem zurückgelegt werden. Durch den Besitz des oberösterreichischen Jugendtickets ist die Nutzung der Bahn auch relativ kostengünstig. Eine Schülerin nennt den Umweltaspekt als Grund für die Verwendung der Bahn. Folgende Aussagen werden dazu gemacht:

> *„[…] ja, weil ich da selbstständig bin damit. Also ich […] [muss] einfach in Scotty meine Daten eingeben und kann eigentlich ziemlich […] überall in Österreich hinkommen, wo ich mag und ja, da bin ich auch unabhängig von meinen Eltern und […] ich kann einfach zum Bahnhof fahren, wenn ich mag. Es ist hald ziemlich blöd, dass du […] mit dem Zug nur an weiter entfernte Orte kommst, also du kannst mit dem Zug nicht nach Schardenberg fahren oder nach Eggerding, das ist blöd.“ (I4, Z100ff)*

> *„[…] ich […] verwende ganz viele Öffis, weil ich finde auch, dass das für die Umwelt besser ist. Ich fahre nicht gern mit dem Auto irgendwo hin oder lass*

mich gerne wo hinfahren. (I5, Z50ff)

„[…] ich fahre jedes Wochenende nach Linz, da ist es mit dem Zug am billigsten.“ (I12, Z44f)

„Mit dem Zug [fahre ich] nach Passau und nach Linz, die weiteren Strecken.“ (I13, Z46f)

Während der Gruppendiskussion nennen Schülerinnen und Schüler die Umweltfreundlichkeit der Bahn als Vorteil. Außerdem empfinden sie die Preise, vor allem aufgrund des Jugendtickets, als passend. Außerhalb von Oberösterreich finden die Jugendlichen die Bahn zu teuer. Außerdem wird als Nachteil gesehen, dass es im Bezirk Schärding nicht sehr viele Bahnhöfe gibt. Dies wird jedoch in Kapitel 6.2.5 noch genauer thematisiert.

Das Moped wird von einem Großteil der Schülerinnen und Schüler verwendet, um möglichst selbstständig und schnell an den Zielort zu gelangen. Einige Jugendliche verwenden das Moped, da sie noch keine Lenkerberechtigung für das Auto besitzen. Dies deutet darauf hin, dass diese nach dem Erwerb des Führerscheins vom Moped auf den PKW umsteigen werden. Zum Thema Moped Nutzung meinen die Jugendlichen Folgendes:

„Ja, weil man mit dem Moped einfach überall hinfahren kann und so ist es zum Beispiel mit dem Zug oder mit dem Auto nicht […], weil mich auch mit einem Auto immer wer fahren muss. (I2, Z61ff)

„[…] [ich verwende das Moped], [weil] es einfach praktisch ist, […] weil ich einfach selber fahren kann […] und dann muss mich niemand hinfahren […] oder holen. Und dann geht das hald gut.“ (I8, Z67ff)

„Weil ich […] [mit dem Moped] am schnellsten bin [...] [und weil] ich noch keinen Führerschein habe, bleibt mir nichts anderes wie das Moped übrig und mit dem Rad brauche ich doch länger und nachdem man doch ziemlich eingespannt ist, auch vor allem mit der Schule, […] tendiere ich zum Moped. (I9, Z55ff)

„Weil ich [mit dem Moped] flexibel bin und Zeit spare.“ (I12, Z33)

Als Grund für das Fahren des Mopeds wurde auch der Spaßfaktor genannt. Eine Schülerin sagt dazu:

> *S3: Ja, weil ich schon ganz bald […] zum Moped fahren angefangen hab und […] weil's mir einfach Spaß macht. Na ja, nicht jetzt unbedingt, weil alle anderen auch Moped fahren, aber ich tu's einfach gerne und […] es ist relativ unkompliziert.“ (I3, Z56ff)*

Im Rahmen des Workshops werden als Vorteile des Mopeds die Unabhängigkeit und der Spaß beim Fahren genannt. Ein Nachteil ist den Jugendlichen zufolge die Abhängigkeit von Witterungsbedingungen.

Während der Interviews werden von den Schülerinnen und Schülern nicht viele Gründe für die Autonutzung genannt, da noch niemand einen Führerschein besitzt. Grundsätzlich sehen die Jugendlichen das Auto als flexibles Verkehrsmittel, mit dem man in kurzer Zeit überall hinkommt. Dazu wurde Folgendes gesagt:

> *„[…] weil mit dem Auto […] [kommt man] hald überall hin […]“ (I1, Z76f)*

> *„[…] also mit dem Auto ist man einfach am schnellsten beim Standort.“ (I13, Z42)*

Während der Diskussion mit den Schülerinnen und Schülern können jedoch viele Vorteile des Autos gefunden werden. Dies wären unter anderem die Möglichkeit, selbstständig weite Strecken zurücklegen zu können, die Unabhängigkeit von Witterungsbedingungen oder Fahrplänen sowie die höhere Sicherheit als beim Moped oder Fahrrad. Nachteile werden erst genannt, als explizit danach gefragt wird. Dies deutet erneut auf die besondere Stellung des PKW für Jugendliche hin. Als Nachteil werden hohe Kosten und die geringe Umweltfreundlichkeit geäußert.

Das Fahrrad wird von Schülerinnen und Schülern vor allem dann genutzt, wenn kein Mopedführerschein vorhanden oder nur zum Spaß bzw. zur sportlichen Betätigung. Die meisten Jugendlichen nutzen das Fahrrad, wie bereits im Kapitel 6.1.1 erwähnt wurde, hauptsächlich für kurze Strecken. Hierzu sagen die Jugendlichen Folgendes:

„[…] mit dem Rad fahre ich, weil ich eben keinen Mopedführerschein habe und […] weil ich ziemlich nahe bei Schärding wohne, komme ich eigentlich überall hin, [auch], weil so nahe am Bahnhof wohne.“ (I4, Z73ff)

„[…] [ich verwende das Rad,] weil ich kein Moped […] habe und weil […] [es] recht praktisch [ist] […] [und] auf einer geraden Strecke doch schnell ist […] und bergab auch. Viel schneller wie wenn man zu Fuß geht […].“ (I14, Z45ff)

„[…] mit dem Rad [fahre ich] ab und zu, wenn ich mich sportlich betätige, aber wirklich nur wegen dem Sport eigentlich.“ (I9, Z66f)

„[Ich fahre mit dem] Fahrrad, weil es manchmal lustig ist.“ (I2, Z39)

Ein großer Vorteil des Fahrrades ist laut den Schülerinnen und Schülern, dass es umweltfreundlich und sehr sparsam ist. Zudem ist es für kurze Strecken sehr praktisch und man kann es besser parken, als ein Moped oder Auto. Weiters empfinden es die Schülerinnen und Schüler als positiv, dass man sich beim Zurücklegen von Wegen sportlich betätigt. Es werden auch einige Nachteile genannt. Dies wären unter anderem die Abhängigkeit vom Wetter, die körperliche Anstrengung beim Fahren oder die längere Fahrtdauer im Vergleich zum Moped oder Auto.

Nur ein befragter Schüler erwähnt das Zufußgehen. Er meint, dass er so viel zu Fuß gehe, da er direkt in der Stadt Schärding wohne.

Nachdem nun Gründe für die Verkehrsmittelwahl aufgezeigt wurden, werden anschließend weitere Faktoren erwähnt, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben können. Zum einen wären dies einzelne Personen oder Personengruppen, zum anderen der Wohnort der Schülerinnen und Schüler. Auf die Frage, ob Personen Einfluss auf die Verkehrsmittelnutzung der Jugendlichen hätten kamen folgende Antworten:

„[Ja,] […] Freunde und teilweise auch Eltern.“ (I2, Z65)

„Ja […], wenn ich jetzt zum Beispiel mit meinem Freund mit dem Auto mitfahren kann, dann fahr ich mit ihm mit.“ (I3, Z64f)

„[…] im Bus, da fahren voll viele Freunde von mir mit […] und wenn ich da

jetzt zum Beispiel […] keine Freunde hätte […], dann […] [würde] ich öfter mit dem Moped fahren schätze ich". (I10, Z86ff)

„[…] mein Papa, der hätte gemeint, ich brauche den Mopedführerschein nicht, weil […] ich den Autoführerschein später gleich machen kann. […] Und deshalb hab ich kein Moped […]." (I14, Z73ff)

Insgesamt glauben zehn der vierzehn befragten Jugendlichen, dass andere Personen, seien dies Freunde oder Eltern, das Mobilitätsverhalten auf die eine oder andere Weise beeinflussen. Die meisten nennen in diesem Zusammenhang den Einfluss der Eltern, der in diesem Alter also noch von großer Bedeutung ist. Wird jedoch danach gefragt, ob die Schülerinnen und Schüler selbst auf das Verkehrsverhalten anderer Personen Einfluss haben, so antworten lediglich zwei Jugendliche mit ja. In Kapitel 4.3 wurde bereits erwähnt, dass das Mobilitätsverhalten auch von der sozialen Umwelt beeinflusst wird. Dies ist den Jugendlichen jedoch nicht unmittelbar bewusst bzw. sehen sie ausschließlich den Einfluss anderer auf ihr eigenes Verhalten. Dass sie als Teil der Gesellschaft respektive in kleinerem Kreis als Teil einer Peergroup auch Einfluss auf andere haben, scheint ihnen nicht klar zu sein.

Allen Schülerinnen und Schülern ist allerdings klar, dass ihr Mobilitätsverhalten durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur beeinflusst wird. Im Rahmen der Gruppendiskussion meinen die Jugendlichen, dass sie mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs wären, wenn sie in einer Stadt leben würden. Außerdem geben die Schülerinnen und Schüler an, dass die Nutzung der Bahn auch damit zusammenhänge, ob es in der Heimatgemeinde einen Bahnhof gäbe. Grundsätzlich sehen die Jugendlichen es nicht als Nachteil, in einem ländlichen Bezirk zu leben, da die meisten mithilfe des Mopeds überall hinkämen. Des Weiteren geben die meisten an, dass sich ihr Mobilitätsverhalten mit Erhalt des Führerscheins drastisch ändern werde, da sie dann hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sein würden.

Vergleicht man die Beweggründe der Verkehrsmittelwahl mit den einzelnen Mobilitätstypen, so kann nur teilweise ein Zusammenhang festgestellt werden. Grundsätzlich kann zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl das Rational-Choice-Modell, das bereits in Kapitel 4.3 erwähnt wurde, herangezogen werden. Alle Schülerinnen und Schüler nennen praktische Gründe für die Nutzung bestimmter

Verkehrsmittel. Hierbei fällt jedoch auf, dass vor allem die Typen „ÖPNV-orientiert“ und „FahrradfahrerIn“ die bestehende Verkehrsinfrastruktur als Hauptgrund für ihr Mobilitätsverhalten nennen. Die Typen „MIV-orientiert“ und „NutzerIn ohne Präferenz“ nennen Flexibilität, Schnelligkeit, Unabhängigkeit und „es ist praktisch“ als Gründe der Verkehrsmittelwahl.

6.2.2 Führerscheinbesitz und Einstellungen zum PKW

Dass das Thema Automobilität bereits vor dem Erwerb des Führerscheins eine große Rolle im Denken der Jugendlichen spielt, wurde bereits mehrfach erwähnt. In diesem Kapitel soll nun erläutert werden, weshalb es den interviewten Schülerinnen und Schülern wichtig ist, den Führerschein zu machen und welche Anforderungen an Autos gestellt werden.

Dreizehn der vierzehn interviewten Schülerinnen und Schüler haben vor, den Führerschein mit 17 oder 18 Jahren zu machen, also sobald dies möglich ist. Dabei gibt die Hälfte der Jugendlichen an, mit dem Auto noch unabhängiger und flexibler unterwegs zu sein, als mit dem Moped. Die Möglichkeit, weitere Strecken zurückzulegen, wird ebenfalls als Grund genannt, der für den Führerscheinerwerb spricht. Weitere Beweggründe sind unter anderem die Unabhängigkeit vom Wetter und Bus- oder Zugfahrzeiten sowie die Möglichkeit, für Eltern Erledigungen machen zu können. Es wird auch erwähnt, dass man mit einem Auto sicherer unterwegs sei, als mit dem Moped. Konkrete Antworten auf die Frage, weshalb der Führerschein wichtig sei, lauten wie folgt:

> *„[…] gerade bei uns, denke ich mir, ist es voll wichtig, weil in der Stadt steigst du in die nächste U-Bahn ein, dann kommst dahin [wo du möchtest], aber bei uns […] geht [es] fast nicht ohne Auto […].“ (I8, Z296ff)*

> *„Damit ich […] mobil bin, eh so wie beim Moped, aber [mit dem] Moped habe ich […] doch […] noch Einschränkungen auch.“ (I9, Z182f)*

Auf die Frage, wie wichtig den Jugendlichen das Auto als Verkehrsmittel sei, antworten neun Schülerinnen und Schüler mit „sehr wichtig“, drei mit „wichtig“, eine Schülerin meint, es sei ihr nicht so wichtig und ein Schüler sagt, das Auto sei ihm überhaupt nicht wichtig. Dies weist ein weiteres Mal auf die Bedeutung des PKW

für junge Menschen hin. Welche Anforderungen die Jugendlichen an ein Auto stellen wird nun thematisiert.

Grundsätzlich können alle Schülerinnen und Schüler, die den Führerschein erwerben wollen, auch angeben, was ihnen an einem Auto wichtig sei. Dabei lassen sich drei Antwortkategorien unterscheiden. Sechs Jugendliche meinen, ein Auto müsse lediglich fahrtauglich sein. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Schülerinnen und Schüler hierbei ihr erstes eigenes Auto im Sinn haben. Zwei Schülerinnen meinen diesbezüglich:

> *„Das ist mir eigentlich egal, […] es braucht nicht […] voll das High-Tech Auto sein, wo ich so den Fuß drunter stell und dann geht der Kofferraum oder so auf, sondern es kann einfach auch ganz ein kleines Auto sein, weil wenn man jung ist, hat man auch nicht so viel Geld.“ (I1, Z224ff)*

> *„[…] mein erstes Auto muss mal gar nicht viel haben, es soll einfach nur fahrtauglich sein.“ (I9, Z192f)*

Fünf Jugendlichen ist es wichtig, dass ein Auto gut aussieht. Dabei ist auffallend, dass es sich hierbei um vier Buben – also zwei Drittel aller befragten Buben - und ein Mädchen handelt. Aussagen dazu lauten folgendermaßen:

> *„[…] weil das cool ist, wenn man ein schönes Auto hat.“ (I7, Z150)*

> *„Ja […] wie schnell es ist zum Beispiel oder wie es ausschaut.“ (I14, Z176)*

Zwei Jugendliche wollen ein sparsames Auto. Eine Schülerin meint:

> *„Also ich denke, dass ich jetzt schon eher […] auf […] Elektroautos schauen täte. […] Und ich denke mir, dass es jetzt schon wichtig ist, wenn es die Möglichkeit schon gibt, dass man so sparsam fährt, dass man diese auch dann nutzt.“ (I8, Z309ff)*

Im Rahmen der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ wurden Jugendliche ebenfalls danach gefragt, was ihnen an Autos wichtig sei. Dabei wurden die Anforderungen Sicherheit, Fahrspaß, Multifunktionalität, kostengünstig, Komfort, Cocooning, Fahrzeug als Identität, Leistung des Fahrzeuges, konservativ/gediegen

und Imponieren in dieser Reihenfolge genannt.[28] Vergleicht man dies mit den Aussagen der Schülerinnen und Schüler, so lässt sich kein Zusammenhang feststellen. Von keiner Schülerin bzw. keinem Schüler wurde beispielsweise der Sicherheitsaspekt genannt. Dies liegt daran, dass es sich bei dieser Anzahl von Jugendlichen um keine repräsentative Gruppe handelt und daher keine allgemeingültigen Aussagen über Anforderungen Jugendlicher an Autos gemacht werden können. Es wird jedoch eindeutig bestätigt, dass sich männliche Jugendliche stärker mit einem Auto identifizieren und mit diesem auch imponieren wollen. Darauf wurde bereits in Kapitel 4.4 hingewiesen (vgl. MIENERT 2002: 297).

Im Rahmen der empirischen Untersuchung wurde auch erhoben, wie viele Autos im Elternhaus der Jugendlichen vorhanden sind. Zwei Schülerinnen und Schüler geben an, drei Fahrzeuge daheim zu haben, zehn Jugendliche haben in ihrer Familie zwei Autos, wobei hier auch Firmenautos gezählt werden, und lediglich zwei Schülerinnen und Schüler geben an, nur ein Auto in ihrer Familie zu haben. Nach WOLF-EBERL et al. (2008: 48) ist die Anzahl der verfügbaren Autos je Haushalt in ländlichen Räumen höher als in Städten, was durch die erhobenen Daten bestätigt wird. Dies kann zusätzlich dazu beitragen, dass den Jugendlichen von Kindesbeinen an vermittelt wird, am Land nicht ohne Auto auskommen zu können. Dies ist jedoch nur eine Mutmaßung von Seiten der Autorin.

6.2.3 Umweltbewusstsein und Einstellungen zu nachhaltiger Mobilität

Im Rahmen der Interviews wurde auch das Thema umweltverträgliche Mobilität mit den Jugendlichen besprochen. In diesem Kapitel werden die Aussagen der Schülerinnen und Schüler bezüglich Umwelteinstellungen und Mobilität dargelegt. In Kapitel 4.5.2 wurde bereits erwähnt, dass der Schutz der Umwelt jungen Menschen wichtig sei, dies jedoch nicht ihr Mobilitätsverhalten beeinflusse. Inwiefern dies auf die befragte Gruppe von Jugendlichen zutrifft, wird nun erörtert.

Zunächst werden die Schülerinnen und Schüler gefragt, ob sie sich überhaupt schon einmal Gedanken über umweltfreundliche Mobilität gemacht haben. Dabei geben zwölf der vierzehn befragten Jugendlichen an, dass sie sich schon mit diesem Thema auseinandergesetzt hätten. Eine Schülerin meint dazu:

[28] siehe Kapitel 4.4

> *„Eben beim Autofahren, da […] habe [ich] mal so eine Zeit gehabt, da habe ich mir immer gedacht, […] eigentlich fahre ich voll oft mit dem Auto. […] So zirka ein Jahr [ist das] jetzt her und da hab ich dann immer geschaut, dass ich mehr mit dem Rad fahre, die kurzen Strecken und so.“ (I1, Z142ff)*

Zwei Schülerinnen und Schüler geben an, aufgrund des Umweltschutzes manchmal auf das Moped zu verzichten:

> *„Ja das ist mein Hauptaspekt, warum ich versuche, möglichst wenig mit dem Moped zu fahren […]“ (I2, Z113f)*

> *„[…] Eigentlich finde ich das nicht so gut, dass ich nur mit dem Moped fahre. Jetzt fahre ich eben mehr mit dem Rad und ich glaube, wenn mein Moped wieder geht, werde ich auch mehr mit dem Rad fahren, als mit dem Moped vorher [...].“ (I3, Z105ff)*

Eine Schülerin meint, sie habe sich vor allem darüber Gedanken gemacht, weil dieses Thema auch in ihrer Familie besprochen wurde. Darum habe sie daheim auch ein Elektroauto:

> *„Ja also wir haben ja ein Elektroauto und ich fahr mit dem Rad und sonst eigentlich, ja hab ich mir schon Gedanken gemacht.“ (I4, Z191f)*

Zwei Jugendliche merken an, dass sie zwar über das Thema umweltverträgliche Mobilität Bescheid wüssten, ihr Verhalten dadurch jedoch nicht ändern würden. Hierzu sagen sie:

> *„Ja schon, aber ich habe irgendwie trotzdem nicht wirklich was verändert.“ (I10, Z129)*

> *„Ja ich glaube so […] ein Zweitakter Moped ist doch eine ziemliche Dreckschleuder. […] Und ich habe […] auch ab und zu sogar ein schlechtes Gewissen, aber mir ist es ehrlich gesagt lieber wie so ein Solarroller, weil die gefallen mir einfach optisch überhaupt nicht.“ (I12, Z139ff)*

Auf die Frage, wie die Jugendlichen umweltschonender unterwegs sein könnten, antworten neun Schülerinnen und Schüler, man solle kurze Strecken, anstatt mit

Moped oder Auto, mit dem Fahrrad zurücklegen. Diesbezüglich sagen die Jugendlichen Folgendes:

> *„Kurze Distanzen statt mit dem Moped mit dem Fahrrad fahren.“ (I6, Z90)*

> *„[…] noch seltener mit dem Moped irgendwohin fahren oder mehr zu Fuß gehen oder Rad fahren. […] Aber das ist meistens schon zu weit am Land.“ (I10, Z131ff)*

Andere Möglichkeiten, umweltschonender unterwegs zu sein, sehen Jugendliche auch im Bilden von Fahrgemeinschaften, im Zufußgehen kurzer Strecken oder in der häufigeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Aussagen dazu lauten wie folgt:

> *„Ich probiere eigentlich, dass ich zum Beispiel […] in die Musikprobe oder in Chor […] zu Fuß gehe. […] Und das geht eigentlich, das sind 700 Meter oder so, das gehe ich eigentlich schon immer zu Fuß. Und ich schaue zum Beispiel immer dann, wenn wir mit dem Moped irgendwohin fahren, dass wir uns ein wenig zusammentun […]. Oder wenn wir Marschprobe […] im Nachbarort haben, wo man jetzt nicht direkt zu Fuß hingehen kann […], dass man sich zusammentut in Fahrgemeinschaften, […] dass nicht jeder alleine mit dem Auto fährt.“ (I8, Z209ff)*

> *„[…] ja eben, dass ich eigentlich kurze Strecken […] mit dem Rad fahre […] [und] dass man […] Fahrgemeinschaften macht […] [und] sich einfach zusammenredet, […] [wenn] man wohin fährt.“ (I1, Z150ff)*

> *„[…] dass ich mit ganz vielen Öffis fahre. […] Also […] nicht auf [das] Auto angewiesen […] [sein] beziehungsweise Moped.“ (I5, Z133ff)*

Lediglich ein Schüler könne sich nicht vorstellen auf andere Verkehrsmittel umzusteigen, sondern nur seinen Fahrstil zu ändern. Dies mache er jedoch auch nur, um Benzin zu sparen. Hierzu sagt er:

> *„Untertourig fahren. […] oder einfach […] wenn’s bergab geht, […] den Leerlauf ziehen. […] Das mache ich aber jetzt nicht wirklich wegen der Umwelt, sondern einfach nur, weil ich Benzin sparen will.“ (I12, Z153ff)*

Generell sehen die meisten Schülerinnen und Schüler im Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel die beste Möglichkeit, nachhaltiger unterwegs zu sein. Es werden keine Lösungen gesucht, die ein Umdenken der Gesellschaft, technische Entwicklungen im Bereich der Automobilindustrie oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs beinhalten. Dies kann daran liegen, dass danach gefragt wurde, wie ihr eigenes Mobilitätsverhalten umweltfreundlicher gestaltet werden könne. Das bedeutet, die Fragestellung ließ nicht zu, an Veränderungen vonseiten der Regierung oder der Automobilindustrie zu denken.

Im Rahmen des Workshops wurden die Jugendlichen gefragt, ob sie das Gefühl hätten, dass ihr Mobilitätsverhalten umweltfreundlicher sei, als das erwachsener Personen. Einige Schülerinnen und Schüler geben an, dass sie sehr viel mit dem Moped unterwegs wären und somit nicht unbedingt nachhaltiger mobil wären als Erwachsene. Zudem meint eine Schülerin, dass ihre Eltern sehr viel wegen ihrer Kinder mit dem Auto fahren und somit die Jugendlichen zum Teil für die häufige Autonutzung der Eltern verantwortlich seien. Ein Schüler glaubt, dass viele Erwachsene aufgrund ihres Arbeitsplatzes keine andere Möglichkeit haben, als das Auto zu nutzen. Abschließend wurden die Jugendlichen gefragt, ob jugendgerechter Verkehr auch gleichzeitig nachhaltiger Verkehr sei. Diesbezüglich meinen die meisten aus der Gruppe, dass dies nicht der Fall sei, da in ihrem Freundeskreis viele mit dem Moped unterwegs seien.

6.2.4 Bedeutung selbstständiger Mobilität

Vielen jungen Menschen ist es ein Anliegen, die Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität zu haben. Dies spiegelt sich auch darin wider, wie die befragten Jugendlichen den Begriff Mobilität definieren. Zwölf der vierzehn Schülerinnen und Schüler setzen den Begriff Mobilität mit selbstständiger und unabhängiger Mobilität gleich. Diesbezüglich werden folgende Aussagen gemacht:

> *„Unter Mobilität versteh ich, dass man nicht gebunden ist an Eltern oder Großeltern, Familie, dass man selbst entscheiden kann wo man [hinfährt] […] und sich selbst fortbewegen kann.“ (I3, Z22ff)*

> *„Ja einfach, dass ich so die Freiheit habe, dass ich überall hinkommen kann, wo ich will und wann ich will.“ (I7, Z28f)*

Da das Thema selbstständige Mobilität im Alltag Jugendlicher folglich eine große Rolle spielt, wird dies nun in einem eigenen Kapitel behandelt. Während der Interviews wurden die Schülerinnen und Schüler gefragt, wie wichtig es ihnen sei, selbstständig und unabhängig von anderen unterwegs sein zu können. Alle Jugendlichen antworten darauf mit „wichtig“ oder „sehr wichtig“. Dazu wird unter anderem Folgendes gesagt:

> *„Sehr wichtig, weil es sonst zum Beispiel beim Fußball Training den doppelten Fahraufwand [bedeuten würde] […], weil mich jemand hinfahren müsste […] und wieder holen.“ (I2, Z91f)*

> *„Mir ist das eigentlich schon wichtig, deswegen find ich es auch blöd, dass ich den Mopedführerschein nicht hab, weil so bin ich um einiges unselbstständiger.“ (I4, Z146f)*

> *„Also das ist mir voll wichtig, weil ich denke mir, es ist einfach wichtig, […] wenn man selbstständig werden will, dass man sich selbstständig […] fortbewegen kann.“ (I8, Z154ff)*

Im Zusammenhang mit selbstständiger Mobilität wurde auch gefragt, welche Schwierigkeiten diese berge, da es für junge Menschen vor allem in ländlichen Räumen nicht immer einfach ist, eigenständig unterwegs zu sein. Dabei nennen acht Schülerinnen und Schüler Probleme, die in Verbindung mit dem Fahren des Mopeds stehen, seien dies unter anderem ein leerer Tank, kaputte Fahrzeugteile, die entstehenden Kosten oder Schwierigkeiten, den Weg zu finden. Diesbezüglich sagen die Jugendlichen:

> *„Ja, dass mir der Benzin ausgeht und ich dann irgendwo stehe. Ist mir schon einmal passiert, aber […] kommt nicht oft vor.“ (I3, Z90f)*

> *„Probleme direkt nicht, aber durch das, dass ich selber tanke und das auch selber bezahlen muss, ist […] [es] das, was ich Taschengeld verliere im Monat.“ (I9, Z111f)*

> *„Ja schon, weil ich weiß öfter nicht, wie ich da jetzt hinfinde, wo ich hinfahren möchte.“ (I10, Z115)*

Drei Jugendliche, die oft mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, nennen Verspätungen als Problem. Eine Schülerin meint dazu:

> *„[…] ich hab oft die Erfahrung gemacht, dass […] der Bus […] manchmal leicht später kommen kann und deswegen […] dann der darauffolgende Zug nicht erwischt werden kann." (I5, Z105ff)*

Eine andere Schülerin sieht lediglich ein Problem darin, den Führerschein aufgrund des Alters noch nicht erwerben zu können. Eine Schülerin, die hauptsächlich das Fahrrad nutzt, sieht eine Schwierigkeit darin, mit dem Rad nur kurze Strecken zurücklegen zu können. Hierzu sagt sie:

> *„Ja also du kommst […] mit dem Rad jetzt zum Beispiel […] nicht nach Eggerding oder Schardenberg und ich hab […] kein Moped, da ginge es […] schon […]. [Das] wär […] eine Schwierigkeit." (I4, Z157ff)*

Auf die Frage, ob sie oft darauf angewiesen seien, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden, antworten jene, die den Mopedführerschein besitzen eher mit nein. Es lediglich im Winter und bei Schlechtwetter von Nöten, Fahrdienste der Eltern in Anspruch zu nehmen. Jene Jugendlichen, die kein Moped besitzen, seien oft auf andere angewiesen, um mobil zu sein. Es zeigt sich also deutlich, dass Jugendliche vom Land ihr Bedürfnis nach selbstständiger Mobilität vor allem mithilfe des Mopeds befriedigen können.

6.2.5 Zufriedenheit mit dem Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding

In diesem Kapitel wird nun thematisiert, inwiefern die Jugendlichen mit dem Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding zufrieden sind und ob ihre Bedürfnisse als jugendliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zufriedengestellt werden. Die Bewertung des Angebotes an Verkehrsmitteln im Bezirk war unter anderem auch Teil der Arbeitsphase des Workshops. Somit werden auch die Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses in die folgenden Analysen einfließen.

Grundsätzlich haben die meisten befragten Jugendlichen keine Schwierigkeiten, selbstständig mobil zu sein. Dies liegt jedoch eher an der häufigen Nutzung des Mopeds als an einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz. Aus diesem Grund bemängeln acht Schülerinnen und Schüler während der Interviews das

unzureichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Hierbei nennen sie speziell die schlechten ÖPNV-Verbindungen zwischen den einzelnen Gemeinden des Bezirkes. Zwei Schülerinnen sagen in diesem Zusammenhang Folgendes:

> *„[…] naja […] ich hab ja Freunde in Schardenberg und da ist das schon ein wenig schwierig, dass man dort hinkommt, weil es geht kein Zug hin, nur […] ein Bus und […] von Suben nach Schardenberg ist es eigentlich auch weiter, also da braucht man auch eine Zeit hin und das ist schon schwierig öfter, dass man hinkommt. Oder auch Kopfing oder so, da ist es auch nicht so leicht.“ (I1, Z169ff)*

> *„[…] also mich stört‘s […], dass […] man nicht so […] [einfach] nach […] Eggerding, Schardenberg und […] [zu den] ganzen Ortschaften [fahren kann], […] da kommst […] überall nicht hin und da muss […] mich […] meine Mama fahren […], du kannst […] schon irgendwie mit dem Bus manchmal fahren, aber […] auch zu irgendwelchen Zeiten. Das stört mich ein bisschen.“ (I4, Z204ff)*

Es wird auch als negativ gesehen, dass es nur in wenigen Gemeinden einen Bahnhof gibt. Folgende Aussagen werden diesbezüglich gemacht:

> *„Ich finde eigentlich, dass es ganz gut ist, außer mit dem Zug ist es ein wenig schlecht, weil nur ein paar Orte Bahnhöfe haben.“ (I14, Z145f)*

> *„[…] also es gibt Züge, aber du brauchst […] auch immer mal einen Bahnhof. […] Und Busse, aber […] du brauchst […] einen Busausweis oder du musst ziemlich viel zahlen […], für das, dass du nicht lange fährst.“ (I10, Z146ff)*

Zwei Schülerinnen finden das Verkehrsmittelangebot grundsätzlich nicht schlecht, beanstanden jedoch, dass Busse oft überfüllt oder Busfahrerinnen und -fahrer unfreundlich seien. Dazu sagen sie:

> *„[…] es ist ein kleiner Bezirk, es ist jetzt nicht unbedingt so schlecht, aber ich hab schon schlechte Erfahrungen gemacht. […] Teilweise mit den Busfahrern, […] [wegen ihrer] Unfreundlichkeit und solche[r] Sachen, dass man dann wen stehen lässt. […]“ (I3, Z116ff)*

> *„Was ich nicht so gut finde ist, dass die Busse teilweise richtig vollgestopft sind und dass die Kinder eben im Bus stehen müssen […]. Im ganzen Bezirk finde ich, ist es eigentlich ganz gut durch die ganzen Haltestellen und durch das, dass ich auch von anderen mitbekommen habe, dass viele mit dem Bus herfahren können […].“ (I5, Z153ff)*

Fünf der vierzehn befragten Schülerinnen und Schüler sind mit dem Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding zufrieden, wobei eine Schülerin meint, sie habe sich noch nie mit diesem Thema auseinandergesetzt. Folgende Aussagen werden hierzu gemacht:

> *„So finde ich es eigentlich im Großen und Ganzen ganz gut, weil es auch viele […] kurze Busverbindungen […] gibt. […] Aber ich hab mich da jetzt noch nicht so umfassend damit beschäftigt.“ (I7, Z114ff)*

> *„Ich finde., […] im Bezirk Schärding gibt es jetzt eigentlich nicht einmal wirklich solche Probleme zum Beheben. […] es passt eigentlich […] alles so.“ (I12, Z171ff)*

Im Rahmen des Workshops werden ähnliche Kritikpunkte wie während der Interviews genannt. Als gut empfunden wird die Bahnverbindung Passau-Linz, außerdem gibt es den Schülerinnen und Schülern zufolge genug Bushaltestellen. Negativ gesehen werden hingegen unzuverlässige Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse, unzureichende Busverbindungen am Wochenende und schlechte ÖPNV-Verbindungen zwischen den Gemeinden.

Auf die Frage, ob ihre Bedürfnisse als jugendliche Verkehrsteilnehmerinnen bzw. -teilnehmer zufriedengestellt werden, antworten zehn Schülerinnen und Schüler mit „ja“, wobei eine Schülerin anmerkt sie könne lediglich aufgrund des Mopeds mit „ja“ antworten. Eine Schülerin sagt, sie sei sich nicht sicher und drei Jugendliche antworten aufgrund der schlechten öffentlichen Verkehrsverbindungen mit „nein“. Passend dazu sagt eine Schülerin:

> *„Ich weiß es nicht, weil eigentlich brauche ich nicht mehr, wenn ich ein Moped habe, aber ich kann mir vorstellen, dass Leute, die keines haben, die haben dann Probleme.“ (I10, Z154ff)*

Während der Gruppendiskussion merken die Schülerinnen und Schüler an, dass das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln für Schulwege sehr gut sei. Auch das Oberösterreich Ticket wird als jugendgerecht gesehen. Die meisten Schülerinnen und Schüler würden sich dennoch wünschen, in der Verkehrsplanung mehr berücksichtigt zu werden. Vorschläge von Seiten der Jugendlichen zur Verbesserung des Verkehrsmittelangebotes werden im nächsten Kapitel skizziert.

6.2.6 Verbesserungsvorschläge des Verkehrsmittelangebotes für den Bezirk Schärding

Während der Interviews wurden die Schülerinnen und Schüler gefragt, ob sie Ideen für ein jugendgerechteres Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding hätten. Dabei geben sechs der vierzehn befragten Jugendlichen an, das derzeitige Angebot sei für sie passend. Vier Schülerinnen und Schüler würden sich eine Erweiterung der ÖPNV-Verbindungen wünschen. Dabei nennen sie einerseits den Ausbau von Eisenbahnstrecken, Bahnhöfen sowie Buslinien und -haltestellen, andererseits die Verstärkung der bestehenden Buslinien in Form von regelmäßigeren Fahrzeiten. Hierzu sagt eine Schülerin Folgendes:

> *„[…] Für spezielle Strecken zum Beispiel mehr Busse einsetzen […].“ (I7, Z122)*

Eine Schülerin gibt an, sie habe schlechte Erfahrungen mit Busfahrern gemacht und würde sich daher freundlichere Busfahrer wünschen. Dazu sagt sie:

> *„Ja man könnte vielleicht kompetentere Busfahrer einsetzen, die nicht […] total frustriert sind und die Kinder in der Früh anschreien.“ (I3, Z128f)*

Von Seiten der Jugendlichen werden auch Verkehrskonzepte genannt, die es in dieser Form im Bezirk Schärding noch nicht gibt. Dies wären ein gratis Taxi ab Mitternacht für junge Menschen zwischen 16 und 18 Jahren, eine App für Fahrgemeinschaften und ein Jugendtaxi, das für Schülerinnen und Schüler auch leistbar ist. Die Jugendlichen beschreiben ihre Ideen folgendermaßen:

> *„[…] so gratis Taxis, die wären richtig geil. […] Zum Beispiel, […] ab 00:00 Uhr oder so, dass es dann ein gratis Taxi für […] jeden 16- bis 18-Jährigen*

gibt […]. Das wäre schon extrem gut. […] Aber ich glaube, das lässt sich so auch nicht realisieren." (I12, Z185ff)

„[…] ich glaub in den USA, […] da gibt's so eine App, da kannst du […] eingeben, wo du jetzt hinmöchtest […] und dann […] zeigt es […] an, welche Leute […] dort hinfahren in deiner Umgebung und dann zahlst […] einfach einen bestimmten Beitrag, also nicht so viel wie beim Taxi, […] und irgendwie fände ich das eine gute Idee oder ich hab auch schon mal was von […] so eine[r] Mitfahrbank […] [gehört], […] also einfach wie […] eine Bushaltestelle, […] und du kannst einfach hingehen, […] und dann wartest du einfach und wenn ein Auto vorbeifährt, dass […] da hinfährt, kann dich das mitnehmen. Also das ist schon cool […]" (I4, Z217ff)

„[…] ich [würde mir] […] ein Jugendtaxi wünschen […], [damit] man schneller von Ort zu Ort […] kommt, wenn die Eltern einmal nicht Zeit haben, […] das […] dann auch kommt, wenn man es braucht und nicht [wie] der Bus irgendwann, […] [und] das […] auch leistbar für Schüler ist." (I8, Z243ff)

Die oben genannten Verbesserungsvorschläge für das bestehende Verkehrsmittelangebot im Bezirk wurden während der Interviews genannt. Im Rahmen der Arbeitsphase des Workshops konnten die Schülerinnen und Schüler in drei Gruppen Ideen zu diesem Thema sammeln. Die untenstehenden Abbildungen zeigen die zwei der drei Plakate, die als Abschluss der Arbeitsphase erstellt wurden.

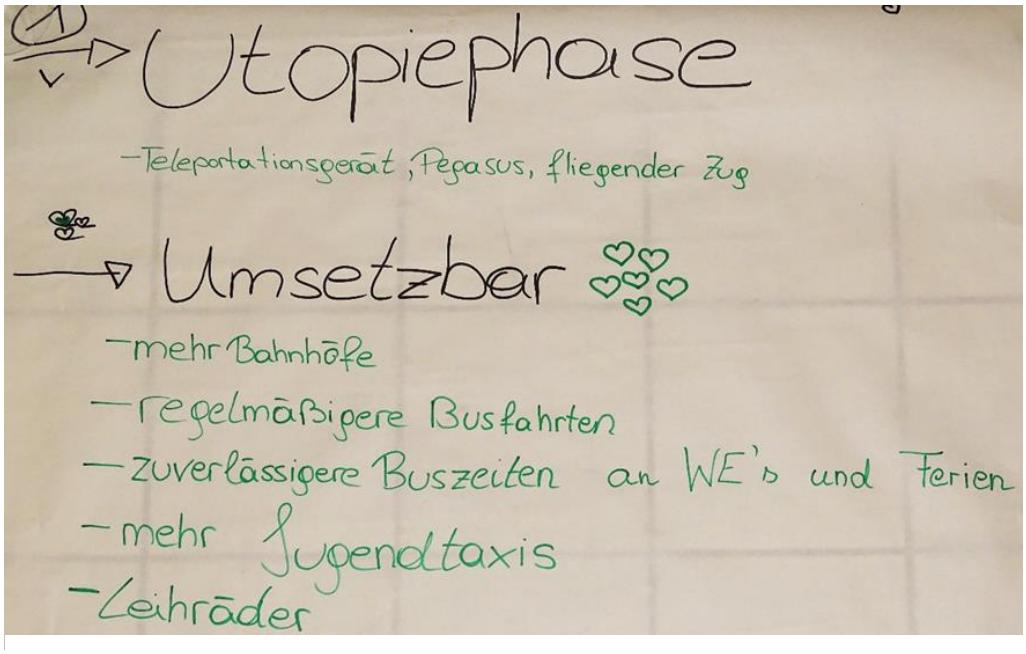

Abbildung 16: Ergebnisse der Arbeitsphase (Gruppe 1)

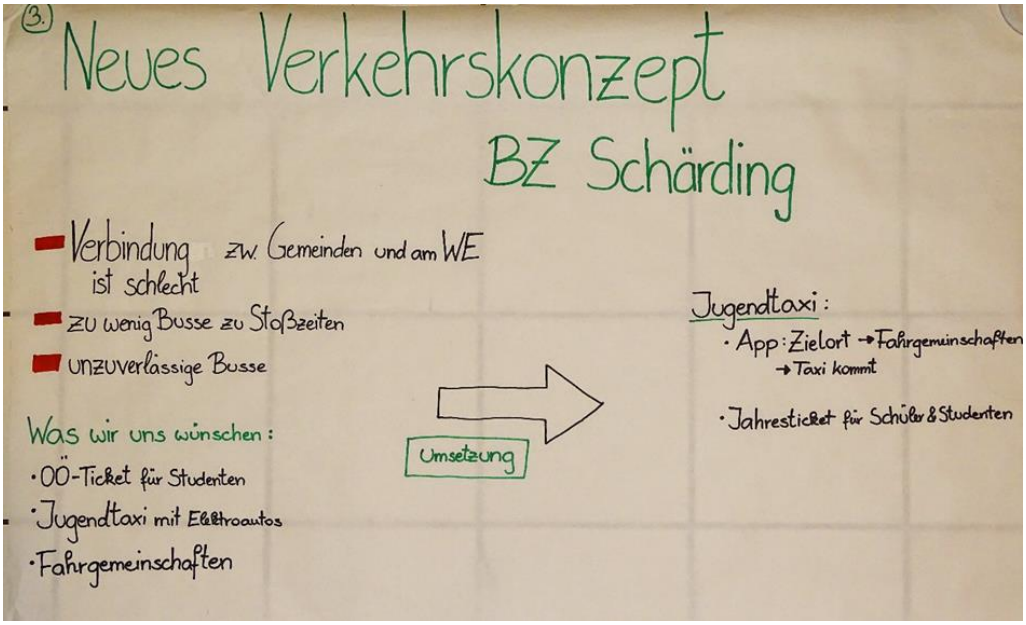

Abbildung 17: Ergebnisse der Arbeitsphase (Gruppe 3)

Grundsätzlich sprechen die drei Gruppen ähnliche Themen an. Einerseits wünschen sich die Jugendlichen, wie bereits oben erwähnt, häufigere ÖPNV-Verbindungen und andererseits den Ausbau des Bahnnetzes. Dies würde es jungen Menschen ermöglichen, flexibler unterwegs zu sein und auch an Wochenenden Verbindungen zwischen den Gemeinden zu nutzen, was zurzeit nicht möglich ist. Des Weiteren sprechen sich die Schülerinnen und Schüler für mehr Radwege[29], Leihräder und das Oberösterreich Ticket für Studierende aus. Die Idee eines Jugendtaxis wurde vor allem von Gruppe 3 ins Leben gerufen. Für die Nutzung eines solchen sollte eine App erstellt werden, um einfacher Kontakt zur Taxifahrerin oder zum Taxifahrer aufnehmen zu können bzw. Bescheid zu wissen, wo sich gerade ein Taxi befindet. Außerdem könnten auf diese Weise auch Fahrgemeinschaften gebildet werden, um zu verhindern, dass gewisse Wege mehrfach zurückgelegt werden. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollten die Taxis den Schülerinnen und Schülern zufolge Elektroautos sein. Zudem sollte es ein Jahresticket für die Nutzung der Jugendtaxis geben. Wie dies finanziert werden sollte, konnte noch nicht geklärt werden. Was die Finanzierung der anderen Ideen betrifft, so schlägt eine Gruppe eine kurzfristige Steuererhöhung vor. Dabei sind sich die Schülerinnen und Schüler jedoch einig, dass dies wahrscheinlich nicht umsetzbar ist. Realistische Möglichkeiten zu Umsetzung und Finanzierung werden

[29] Dies wurde von Gruppe 2 genannt.

von keiner Gruppe genannt, was jedoch auch nicht als Ziel des Workshops betrachtet werden kann.

Die oben genannten Vorschläge von Seiten der Jugendlichen sind eher an die Allgemeinheit gerichtet, lassen jedoch keine Einsicht darüber zu, was sich für die einzelnen Schülerinnen und Schüler ändern müsste, um häufiger auf nachhaltige Verkehrsmittel, wie den ÖPNV oder das Fahrrad, umzusteigen. Ein Teil der Jugendlichen gibt an, das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln müsste verbessert werden. Eine Schülerin meint, dies sei nicht möglich, da sie ohnehin fast ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel nutze. Andere Schülerinnen und Schüler meinen, sie würden auch bei besserem Angebot nicht auf das Moped als Verkehrsmittel verzichten. Diesbezüglich sagt ein Schüler:

> *„Eigentlich gar nichts,* […] *da müssten […] die Vorteile vom Moped […] einfach außer Kraft gesetzt werden, weil […] wenn's irgendwie geht, dass ich von der Schule gleich direkt […] zu mir Heim in 10 Minuten komme, dann täte ich schon […] öfter mit dem Bus […] fahren. […] Aber das lässt sich […] einfach nicht realisieren." (I12, Z196ff)*

Was die Nutzung des Fahrrades betrifft, so sind vor allem die Distanz und das Höhenprofil der Wege hinderlich. Dazu werden folgende Aussagen gemacht:

> *„[…] ich glaube, bei mir liegt es daran, dass ich eben am Kreuzberg oben wohne und das recht ein steiler Berg ist und dass ich dann nicht einfach rauffahren möchte." (I5, Z186ff)*

> *„[…] [das] ist für mich ziemlich unmöglich, […] weil das einfach zu weite Strecken sind." (I7, Z129f)*

> *„[…] nicht so viele Höhenmeter. Ich fahre eigentlich richtig gerne Rad, nur […] mit den Höhenmetern, kotzt das richtig an." (I12, Z204ff)*

Des Weiteren geben die Jugendlichen an, auf das Fahrrad zurückzugreifen, wenn der Benzin für das Moped selbst bezahlt werden müsse oder generell kein Moped zur Verfügung stehe. Dazu meint eine Schülerin:

> *„[…] wenn ich kein Moped hätte, dann täte ich öfter mit dem Rad fahren.“ (I9, Z167f)*

Die Nutzung des Fahrrades liegt also eher an topographischen Bedingungen, als an der Motivation der Schülerinnen und Schüler mit dem Rad zu fahren. Daraus kann jedoch auch nicht eindeutig geschlossen werden, dass bei einer anderen Wohnsituation mehr mit dem Rad gefahren werden würde.

Zusammenfassend wird deutlich erkennbar, dass Jugendliche einige Ideen haben, wie das Verkehrsmittelangebot ihren Bedürfnissen angepasst werden könne. Das bedeutet jedoch nicht, dass sich auch jede oder jeder wünschen würde, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden. Lediglich die Hälfte der Schülerinnen und Schüler wünscht sich mehr Mitspracherecht in der Verkehrsplanung. Dabei fällt auf, dass es sich hierbei großteils um weibliche Schülerinnen handelt. Zwei Schülerinnen sagen diesbezüglich:

> *„[Es ist] auf jeden Fall wichtig, [dass Jugendliche gefragt werden], weil die sind einfach auch nicht so mobil wie […] Erwachsene.“ (I4, Z273f)*

> *„[…] wir haben in Schardenberg […] einen Workshop gehabt, [da ging es darum], was sich wir Jugendlichen […] wünschen […] und das hab ich eigentlich voll cool gefunden, weil da haben sie […] uns direkt gefragt […] und da ist auch die Idee mit dem Jugendtaxi […] entstanden und das finde ich schon gut, wenn uns […] direkt die Leute fragen, weil wir wissen […], was wir wollen.“ (I8, Z280ff)*

Es zeigt sich also deutlich, dass von Seiten der Jugendlichen durchaus Interesse bestünde, sich mehr an der Verkehrsplanung zu beteiligen. Hierbei gilt es von Seiten der Gemeinden Möglichkeiten zu schaffen, um für Jugendliche eine aktive Teilnahme am Planungsprozess zu ermöglichen.

6.3 Zusammenfassung der empirischen Ergebnisse

In diesem Kapitel gilt es nun, die Ergebnisse der empirischen Forschung zusammengefasst darzustellen, um einen guten Überblick über die Mobilität der Schülerinnen und Schüler aus dem Bezirk Schärding zu erhalten.

Die Verkehrsmittelnutzung der Zielgruppe ist stark auf das Moped, das hauptsächlich für Freizeitwege genutzt wird, und den Bus, der von den meisten Schülerinnen und Schülern für Schulwege verwendet wird, ausgerichtet. Grundsätzlich lassen sich jedoch verschiedene Mobilitätsstile bei den Jugendlichen erkennen. Hierbei ist jedoch auffallend, dass der Typ „MIV-orientiert“ am stärksten vertreten ist. Diese Tatsache verwundert aber nicht, da in ländlichen Räumen tendenziell häufiger auf den MIV gesetzt wird, als in städtischen Regionen. Werden Jugendliche nach ihren Wegzwecken gefragt, so fällt auf, dass vor allem Freizeitwege genannt werden. Dies lässt die Vermutung zu, dass für junge Menschen Freizeitaktivitäten, insbesondere die Teilhabe am sozialen Leben, von großer Bedeutung sind bzw. im Vergleich zum Schulalltag einen größeren Stellenwert besitzen.

Die Gründe für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels sind größtenteils praktischer Natur. Der Hauptgrund, ein bestimmest Fortbewegungsmittel zu nutzen, ist schlicht das Vorhandensein desselben. Die Verkehrsinfrastruktur einer Region trägt also wesentlich zum Mobilitätsverhalten der Jugendlichen bei. Weitere Beweggründe der Verkehrsmittelwahl sind die Distanz zum Zielort, die Witterungsbedingungen, die Kosten und der Komfort des Fortbewegungsmittels. Umwelteinstellungen spielen bei der Wahl eines Verkehrsmittels kaum eine Rolle. Ein Großteil der befragten Schülerinnen und Schüler gibt auch an, von anderen Personen, seien dies Eltern oder Freundinnen und Freunde, in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst zu werden. Ein Einfluss, der von ihnen ausgeht, wird jedoch nicht gesehen.

Die Bedeutung des PKWs lässt sich in ländlichen Regionen nicht leugnen. So geben auch fast alle[30] befragten Jugendlichen an, den Führerschein erwerben zu wollen, sobald dies möglich sei. Dabei wird als Hauptgrund, der für den Besitz des Führerscheins spricht, die Möglichkeit, unabhängig, schnell und flexibel überall hinkommen zu können, genannt.

Wie bereits erwähnt, spielen Umwelteinstellungen nur eine geringe Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Nichtdestotrotz haben sich die meisten befragten Schülerinnen und Schüler schon einmal mit dem Thema umweltfreundlicher Mobilität

[30] Lediglich ein Schüler will den Führerschein nicht mit 18 machen.

auseinandergesetzt. Dies könnte vor allem daran liegen, dass die befragten Jugendlichen eine höhere Schule besuchen und dieses Thema auf die eine oder andere Weise im Unterricht angesprochen wurde. Die Jugendlichen haben demnach auch zahlreiche Ideen, wie man nachhaltiger und umweltfreundlicher unterwegs sein könnte. Hierbei wird vor allem die Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel, wie Bahn, Bus oder Fahrrad, genannt. Dennoch geben die meisten Jugendlichen an, aus praktischen Gründen nicht auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad umzusteigen.

Die Möglichkeit, selbstständig unterwegs sein zu können, ist jeder und jedem aus der Gruppe wichtig. Grundsätzlich haben die meisten befragten Jugendlichen keine Schwierigkeiten, unabhängig mobil zu sein. Dies liegt jedoch eher an der häufigen Nutzung des Mopeds als an einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz. Aus diesem Grund wird das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im Bezirk Schärding am häufigsten bemängelt. Da viele aus der Gruppe jedoch das Moped nutzen, sind nur wenige Schülerinnen und Schüler wirklich mit dem Verkehrsmittelangebot unzufrieden. Bei der Entwicklung jugendgerechter Angebote sind die Jugendlichen vor allem von bedarfsgesteuerten Verkehrsmitteln, beispielsweise einem Jugendtaxi, begeistert. Während des Workshops spricht sich jede Gruppe für ein solches aus. Dies zeigt deutlich, dass es jungen Menschen wichtig ist, flexibel unterwegs sein zu können. Da es in ländlichen Gebieten jedoch kaum möglich ist, regelmäßige Taktzeiten des ÖPNV zu gewährleisten, wäre ein Jugendtaxi eine gute Alternative, Jugendlichen flexible und selbstständige Mobilität zu ermöglichen.

7 Diskussion

In diesem abschließenden Kapitel gilt es, die gewonnen Erkenntnisse aus den bereits vorhandenen Studien und jenen aus der empirischen Forschung einander gegenüberzustellen und somit gegebenenfalls neue Ansichten zum Thema Jugendmobilität in ländlichen Räumen zu erlangen. Abschließend werden ein kurzes Fazit sowie ein Ausblick gegeben.

7.1 Vergleich der theoretischen und empirischen Erkenntnisse

Im Rahmen der Studie von SCHOLL und SYDOW (2002: 198ff) wurde die Verkehrsmittelnutzung junger Menschen aus ländlichen Regionen untersucht. Dabei konnte gezeigt werden, dass Jugendliche aus ländlichen Räumen häufiger den MIV nutzen, dafür jedoch weniger häufig zu Fuß gehen oder das Fahrrad verwenden, als jene aus städtischen Gebieten. Dies bekräftigen auch Daten aus den Studien „U.Move“ und „JUGLEIST“ (vgl. RABE et al. 2002: 151, WOLF-EBERL et al. 2008: 55). Vergleicht man die gewonnenen Erkenntnisse mit den empirischen Ergebnissen dieser Arbeit, so lassen sich die obigen Aussagen auch für die untersuchte Gruppe von Schülerinnen und Schülern bestätigen.

Die Nutzung des Mopeds ist laut Aussagen der Jugendlichen im Raum Schärding noch viel stärker ausgeprägt, als in bereits vorhandenen Studien angedeutet. Lediglich in der Studie „JUGLEIST“, welche als eine der wenigen konsultierten Studien in Österreich durchgeführt wurde, wird das Moped ausgiebig behandelt. Daher könnte man annehmen, dass österreichische Jugendliche aus ländlichen Regionen häufiger ein Moped besitzen und dieses als Verkehrsmittel nutzen, als Gleichaltrige aus Deutschland. Ein weiterer Grund für die häufige Nutzung des Mopeds im Bezirk Schärding könnte das verhältnismäßig schlecht ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz sein. Die meisten Gemeinden besitzen keinen Bahnhof und das Busangebot orientiert sich fast ausschließlich am Schulbetrieb, womit Fahrten an Wochenenden meist gar nicht angeboten werden. Doch gerade am Wochenende wären junge Menschen zur Ausübung ihrer Freizeitaktivitäten besonders auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Demzufolge bleibt vielen Schülerinnen und Schülern keine Alternative zur selbstständigen Fortbewegung mittels Moped. Somit ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass mehr als zwei

Drittel der befragten Jugendlichen angeben, das Moped in ihrer Freizeit zu verwenden.

Was Schulwege betrifft, verwenden junge Menschen der Studie „Österreich unterwegs 2013/2014“ zufolge am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel (vgl. BMVIT 2016: 84). Im Rahmen der Studie „JUGLEIST“ konnte zusätzlich gezeigt werden, dass in ländlichen Regionen für Schulwege fast ausschließlich der Bus genutzt wird. Wiederum gaben die befragten Schülerinnen und Schüler an, für den Weg zur Schule vor allem den Bus zu nutzen. Womit die Erkenntnisse aus den bereits vorhandenen Studien mit jenen aus der empirischen Erhebung übereinstimmen.

Grundsätzlich ergibt sich bei der Gegenüberstellung der Ergebnisse aus den analysierten Studien und jenen der empirischen Untersuchung ein ähnliches Bild der Verkehrsmittelnutzung junger Menschen aus ländlichen Gebieten. Lediglich die Nutzung des Mopeds scheint im Bezirk Schärding deutlich ausgeprägter zu sein, als in anderen ländlichen Gegenden, vor allem jenen in Deutschland.

Legt man nun das Augenmerk auf Wegzwecke, so zeigen bereits vorhandene Studien, dass Jugendliche unter 18 die meisten ihrer alltäglichen Wege zur Schule oder zum Ausbildungsort zurücklegen. Die Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ ergab, dass 38% aller Wege der entsprechenden Altersgruppe zur Schule bzw. Ausbildung unternommen werden (vgl. BMVIT 2016: Anhang C-Teil 2-Seite2f). Da RABE et al. (2002: 146) zufolge keine Unterschiede in den Wegzwecken zwischen jungen Menschen aus ländlichen und urbanen Gebieten festgestellt werden können, wird der oben genannte Wert, der als Durchschnittswert für alle österreichischen Jugendlichen unter 18 gilt, auch für junge Menschen aus dem ländlichen Bezirk Schärding angenommen. Dies bedeutet, dass die befragten Schülerinnen und Schüler die meisten Wege zur Ausbildungsstätte zurücklegen. Ihre Aussagen diesbezüglich zeichnen jedoch ein vollkommen anderes Bild. Von den vierzehn interviewten Jugendlichen nennt lediglich eine Schülerin die Schule als Beweggrund, unterwegs zu sein. Alle anderen Schülerinnen und Schüler geben im Zusammenhang mit Wegzwecken lediglich Freizeitwege an. Diese Wege machen nach der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ jedoch

nur 19%, also weniger als ein Fünftel, aller Wege aus. Dies zeigt deutlich, dass Schülerinnen und Schüler das Mobilsein vor allem mit ihrer Freizeit, also dem Treffen mit Freundinnen und Freunden, dem Nachgehen von Hobbys und einfach Spaß haben, assoziieren. Was erneut auf den hohen Stellenwert von Mobilität im Alltag junger Menschen hindeutet, denn ohne Mobilität wäre es Jugendlichen nicht möglich, am sozialen Leben teilzuhaben. Die getätigten Aussagen der Schülerinnen und Schüler spiegeln also nicht die tatsächlichen Wegzwecke der Zielgruppe wider.

Wegeanzahl, -länge und -dauer wurden im Rahmen der empirischen Forschung nicht erhoben, da dies ohne das Führen eines Wegetagebuchs nicht sinnvoll wäre. So stand die subjektive Einschätzung der Schülerinnen und Schüler bzgl. ihrer Wegzwecke im Mittelpunkt der Betrachtung.

Die Einteilung in Mobilitätstypen wurde anhand vorab definierter Typen vorgenommen. HUNECKE et al. (2002: 98f) und SCHOLL (2002: 220f) zufolge stammen Jugendliche, die MIV-orientierten Mobilitätstypen zugeordnet werden können, häufiger aus ländlichen Gebieten. Dies konnte anhand der gewonnenen Daten während der Interviews bestätigt werden. So gehören beinahe die Hälfte der befragten Jugendlichen dem Typ „MIV-orientiert“ an. Dass der PKW oder das Moped in ländlichen Räumen einen so hohen Stellenwert besitzt, wurde im Rahmen dieser Arbeit bereits mehrfach erwiesen. Stellt man also die Ergebnisse bereits vorhandener Studien jenen aus der empirischen Forschung gegenüber, so lässt sich ein deutlicher Zusammenhang feststellen.

Im Rahmen der Studie „Mobilität und individuelle Entwicklung“ wurden einige Theorien genannt, die zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl junger Menschen herangezogen werden können. Diese wurden in Kapitel 4.3 genauer erläutert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels die entsprechende Infrastruktur bzw. das Vorhandensein eines bestimmten Fahrzeuges gegeben sein muss. Ist dies der Fall, beeinflusst die Wahl eines Fortbewegungsmittels einerseits das Kosten-Nutzen-Argument, andererseits die Intention, ein bestimmtes Verhalten an den Tag zu legen. Ergänzend spielen Faktoren, wie Persönlichkeitsmerkmale, Wertevorstellungen und der Einfluss von Bezugspersonen bzw. der Gesellschaft,

eine nicht unwesentliche Rolle. So kann das Mobilitätsverhalten junger Menschen nicht zur Gänze durch eine einzige Theorie erklärt werden. Versucht man nun, die veranschaulichten Modelle den Aussagen der Schülerinnen und Schüler gegenüberzustellen, so wird deutlich, dass häufig das Kosten-Nutzen-Argument angeführt wird. Die Aussagen der interviewten Schülerinnen und Schüler zu den Beweggründen ihrer Verkehrsmittelwahl sind durchwegs praktischer Natur. So wird ein Fortbewegungsmittel dann gewählt, wenn es vorhanden ist, flexibel und unabhängig verwendet werden kann und die möglichst schnelle Überwindung einer Distanz erlaubt. Außerdem spielen Faktoren, wie die Länge des Weges, Witterungsbedingungen und entstehende Kosten eine Rolle. Des Weiteren nennen einige Schülerinnen und Schüler den Komfort und die Bequemlichkeit während der Nutzung als Beweggründe bei der Verkehrsmittelwahl. Den Aussagen der Jugendlichen kann also nicht entnommen werden, dass auch Einstellungen, Werte und innerpsychische Bewertungsprozesse bei der Wahl eines Verkehrsmittels von Bedeutung sind. Es kann also nicht davon ausgegangen werden, dass junge Menschen ihr eigenes Verhalten reflektiert genug betrachten können, um diese Thematik ganzheitlich und objektiv zu betrachten. Ob dies Erwachsenen gelingt, sei diesbezüglich dahingestellt. Während der Befragung wurde erhoben, ob sich die Zielgruppe durch bestimmte Personen in ihrem Verkehrsverhalten beeinflusst sieht. Dies wurde von den meisten bejaht. Dabei werden vor allem Freundinnen und Freunde bzw. Eltern als Personen identifiziert, die Einfluss nehmen können. Auch TULLY (2002b: 69) bestätigt, dass das Mobilitätsverhalten junger Menschen mit Erwartungen der sozialen Umwelt und insbesondere der Eltern und Peergroups zusammenhängt.

Zusammengefasst lässt sich also feststellen, dass mithilfe der gewählten Erhebungsmethode nur bestimmte Faktoren, die mit der Wahl der Verkehrsmittel zusammenhängen, erhoben werden können. Zu diesen zählen vor allem jene, die von Jugendlichen bewusst als Kosten bzw. Nutzen wahrgenommen werden.

Um die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels zu erklären, entwickelte SCHOLL (2002: 234) ein Modell, das im Folgenden mithilfe der Aussagen der befragten Schülerinnen und Schüler überprüft werden soll. Die schematische Darstellung

wurde bereits in Kapitel 4.3 beschrieben, wird jedoch zur besseren Veranschaulichung der folgenden Ausführungen erneut angeführt.

SCHOLL's Modell lässt sich gut auf das Verkehrsverhalten der befragten Jugendlichen anwenden. Alle interviewten Schülerinnen und Schüler besitzen eine Jahreskarte für den Schulbus, daher wird dieses Verkehrsmittel auch am häufigsten für den Schulweg verwendet. Außerdem nutzt jene Zielgruppe, die das oberösterreichische Jugendticket besitzt, häufiger den ÖPNV als es jene Jugendlichen tun, die nicht im Besitz eines solchen sind. Die Distanz des Wohnortes zum nächstgelegenen Bahnhof beeinflusst die Nutzung der Bahn ebenfalls. Der Besitz eines Autos – im Fall der Jugendlichen der eines Mopeds – spielt auch eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. So ordnen sich neun der zehn Schülerinnen und Schüler, die ein Moped besitzen, selbst dem Mobilitätstyp „MopedfahrerIn bzw. MitfahrerIn im PKW" zu. Das bedeutet, das Vorhandensein eines Mopeds wirkt sich, wie im Modell beschrieben, positiv auf die Nutzungshäufigkeit desselben und negativ auf die Nutzung des ÖPNV aus. Dem Modell zufolge ist auch der „sozioökonomische Status" von Bedeutung, dieser wurde im Rahmen der Interviews jedoch nicht erhoben. Als weiterer Punkt wird die Bereitschaft zur eingeschränkten Autonutzung respektive Mopednutzung angeführt. Dies wurde nicht direkt erhoben, kann jedoch am besten mithilfe der Aussagen über Umwelteinstellungen geprüft werden. Die meisten Jugendlichen geben an, manchmal auf das Moped zu verzichten, um die Umwelt zu schonen. Je größer also die Bereitschaft von Seiten der Schülerinnen und Schüler ist, auf den MIV zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel zu verzichten, desto eher nutzen

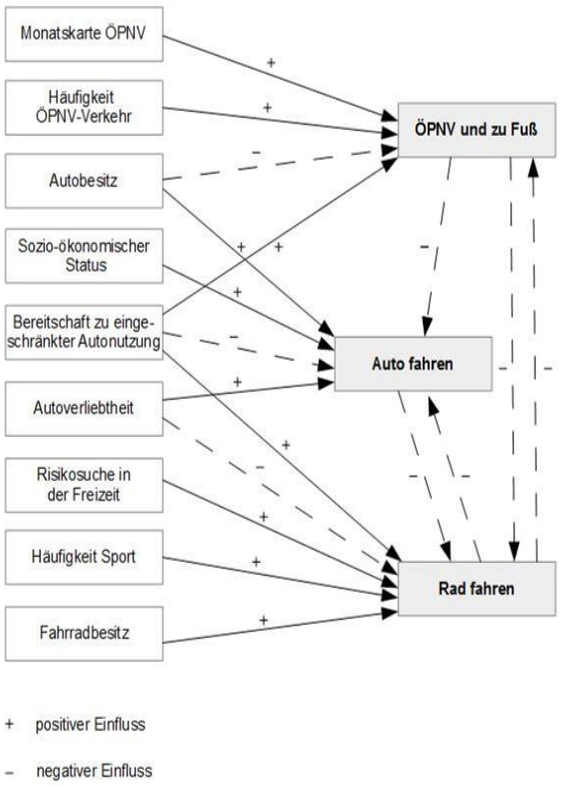

Abbildung 18: Modell zur Erklärung der Verkehrsmittelwahl Jugendlicher (Datengrundlage: SCHOLL 2002: 234)

sie den ÖPNV oder das Fahrrad. Das wird jedenfalls durch das obige Modell gezeigt. Inwiefern sich diese Bereitschaft tatsächlich im Verkehrsverhalten junger Menschen widerspielgelt, kann mithilfe der Aussagen nicht überprüft werden. Wie wiederholt angeführt, spielen Umwelteinstellungen nur eine untergeordnete Rolle im Mobilitätsverhalten Jugendlicher. Inwiefern die befragten Schülerinnen und Schüler autoverliebt sind, kann nicht eindeutig festgestellt werden. Es wurde lediglich erhoben, was ihnen an einem Auto wichtig sei. So könnte man annehmen, dass Jugendliche, die das Aussehen eines PKWs als wesentlich erachten, auch am ehesten der Kategorie „autoverliebt“ zugerechnet werden können. Jene Schülerinnen und Schüler, die dies angeben, nennen auffallend häufig das Moped oder das Auto als wichtigstes Verkehrsmittel. Somit lässt sich das obige Modell erneut verifizieren. Daten zur „Risikosuche in der Freizeit“, „Häufigkeit von Sport“ und dem „Vorhandensein eines Fahrrads“ wurden während der Interviews nicht direkt erhoben. Zusammenfassend kann von einem gut anwendbaren Modell zur Erklärung der Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels gesprochen werden.

Die Einstellungen der befragten Jugendlichen zu den einzelnen Fortbewegungsmitteln decken sich in den meisten Punkten mit den Daten aus den bereits vorhandenen Studien. So nennen die Schülerinnen und Schüler als Vorteile des ÖPNV beispielsweise die geringen Kosten bei Besitz einer Jahreskarte. Dies findet auch in den untersuchten Studien Erwähnung. Auch die Tatsache, dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln umweltfreundlich unterwegs ist, wird positiv gesehen. Letzteres kann aufgrund der Aussagen der Zielgruppe jedoch nicht als tatsächlicher Beweggrund für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels genannt werden. Vor allem am Land werden unregelmäßige Fahrzeiten und beschränkte Kapazitäten an Stoßzeiten als negativ bewertet. Auch hierbei stimmen die Aussagen der befragten Zielgruppe mit jenen bereits vorhandener Studien überein (vgl. CALMBACH et al. 2016: 230ff, vgl. MILLER und RABE 2002: 182).

Auch was den PKW betrifft, teilen die befragten Schülerinnen und Schüler ihre Meinung mit Jugendlichen, die in anderen Studien befragt wurden. Grundsätzlich stellt das Auto für einen Großteil junger Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel dar. Vor allem Jugendliche aus ländlichen Regionen können sich Mobilität ohne

Auto nicht vorstellen. In jungen Jahren stellen lediglich finanzielle Hürden ein Hindernis dar. Die befragten Schülerinnen und Schüler nennen auch Umweltaspekte als Nachteil des Autos (vgl. CALMBACH et al. 2016: 237ff, BASTIAN 2010: 171). Das Moped verkörpert für viele Jugendliche aus ländlichen Gebieten die Möglichkeit, flexibel, schnell und selbstständig von A nach B zu kommen. Aus diesem Grund werden für dieses Verkehrsmittel sowohl von den interviewten Jugendlichen als auch jenen, die im Rahmen anderer Studien befragt wurden, hauptsächlich Vorteile genannt. Negativ wird vor allem die Abhängigkeit von Witterungsbedingungen gesehen (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 65).

Den betrachteten Studien zufolge wird das Fahrrad als flexibles Verkehrsmittel gesehen, mit dem man selbstständig unterwegs sein kann (vgl. CALMBACH et al. 245). Die befragten Schülerinnen und Schüler nennen hingegen als Vorteil die Umweltfreundlichkeit des Fahrrades. Da die meisten Wege allerdings zu lange sind bzw. die landschaftliche Beschaffenheit nicht entsprechend ist, wird es im Bezirk Schärding vorwiegend für kurze Strecken verwendet.

Sowohl im theoretischen als auch im empirischen Teil dieser Arbeit wurde in einem eigenen Unterkapitel die Bedeutung der Automobilität für junge Menschen thematisiert. Dabei wurde in zahlreichen Studien bestätigt, dass der PKW einen hohen Stellenwert für Jugendliche besitzt. Als Hauptgrund für die Autonutzung wird dabei die Möglichkeit genannt, zu jeder Zeit unabhängig von A nach B zu gelangen. (vgl. MIENERT 2002: 292f). Auch die interviewten Schülerinnen und Schüler betrachten den PKW als wichtiges Verkehrsmittel, das noch mehr als das Moped selbstständige und flexible Mobilität ermöglicht. Aus diesem Grund haben dreizehn der vierzehn befragten Schülerinnen und Schüler vor, den Führerschein möglichst rasch zu erwerben. Was die Anforderungen an ein Auto betrifft, so konnten die Erkenntnisse aus den untersuchten Studien durch die Aussagen der Jugendlichen nicht bestätigt werden. Dies wurde jedoch bereits in Kapitel 6.2.2 erwähnt. Grundsätzlich wird in den untersuchten Studien davon ausgegangen, dass junge Menschen aus ländlichen Gebieten dem Auto einen höheren Stellenwert zuschreiben (vgl. TULLY 2002a: 31, TULLY und BAIER 2006: 177). Dies kann anhand der Aussagen der Schülerinnen und Schüler ebenfalls

bestätigt werden., vor allem wenn man bedenkt, dass in Österreich im Schnitt nur zwei von drei Jugendlichen über 18 den Führerschein besitzen. Dieser Wert wird den Schülerinnen und Schülern zufolge nach dem Erreichen ihrer Volljährigkeit deutlich höher ausfallen (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 48).

Was das Umweltbewusstsein junger Menschen betrifft, so kann sowohl anhand der untersuchten Studien als auch mithilfe der Aussagen der interviewten Schülerinnen und Schüler festgestellt werden, dass Jugendlichen Umweltthemen zwar wichtig sind und ihnen auch bewusst ist, dass ihr Mobilitätsverhalten dazu beitragen kann, ihre Umwelt zu schützen, dieses Wissen jedoch nicht zwingend nachhaltiges Verkehrsverhalten bedingt (vgl. TULLY und WAHLER 1999: 184, KLOCKE 2002: 426ff). Welche Einflüsse für umweltbewusste Verkehrsmittelwahl verantwortlich sind, wurde von KLOCKE (2002: 426ff) untersucht. Persönlichkeitsmerkmale und Werte, Umwelteinstellungen, Technik-einstellungen, fahrzeugbezogene Werte, Identifikation (Selbstkonzept), soziale Normen, situative Faktoren, Verhaltenskontrolle und Verhaltensintentionen werden hierbei genannt. Da es sich im Rahmen eines Interviews schwierig gestaltet, oben Genanntes zu erheben, kann mithilfe der Aussagen der Schülerinnen und Schüler nicht eindeutig geprüft werden, inwiefern diese Bereiche zu nachhaltigem Mobilitätsverhalten der Jugendlichen beitragen. Generell haben sich die meisten befragte Schülerinnen und Schüler schon mit Umweltthemen auseinandergesetzt, ein konkreter Zusammenhang zwischen Umwelteinstellungen und Mobilitätsverhalten kann jedoch nicht festgestellt werden. Worin Jugendliche, die im Rahmen anderer Studien befragt wurden, und die interviewten Schülerinnen und Schüler übereinstimmen, sind Vorschläge für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten. So nennen die meisten die Verwendung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, wie den ÖPNV oder das Fahrrad, als gute Möglichkeit, nachhaltig unterwegs zu sein. Auch das Bilden von Fahrgemeinschaften wird in diesem Zusammenhang erwähnt. Des Weiteren würden die meisten Jugendlichen den Ausbau von Radwegen begrüßen (vgl. HUNECKE und KLÖCKNER 2002: 123, KLOCKE 2002: 405ff). Es zeigt sich also, dass Jugendliche aus ländlichen und städtischen Gebieten – trotz der massiven Unterschiede in der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung der Regionen –

ähnliche Maßnahmen aufzählen, um umweltschonendere Mobilität zu gewährleisten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Erkenntnisse, welche mithilfe bereits vorhandener Studien gewonnen wurden zu einem großen Teil durch die empirische Forschung dieser Arbeit bestätigt werden konnten. Lediglich die enorme Bedeutung des Mopeds für Jugendliche aus dem Bezirk Schärding ließ sich durch die vorhandenen Studien nicht abschätzen.

7.2 Fazit und Ausblick

Die Mobilitätsmuster junger Menschen aus ländlichen Räumen sind zwar unterschiedlich, jedoch kristallisiert sich eine deutliche Tendenz in Richtung MIV heraus. Dies wird durch die Tatsache bestätigt, dass beinahe alle befragten Schülerinnen und Schüler den Führerschein möglichst rasch erwerben wollen. Auch deren Eltern sind fast ausschließlich mit dem PKW unterwegs.

Dies wirft natürlich die Frage auf, ob es denn irgendwie möglich wäre, diese Änderung des Mobilitätsverhaltens nach dem Erreichen der Volljährigkeit in Richtung Automobilität abzuschwächen. Das vorhandene öffentliche Verkehrsnetz in ländlichen Gebieten bietet nicht genügend Möglichkeiten, um flexibel von A nach B zu kommen. Junge Menschen müssen aufgrund mangelnder Alternativen längere Fahrzeiten auf sich nehmen, um selbstständig unterwegs sein zu können. Bietet der öffentliche Verkehr keine Verbindung zwischen bestimmten Orten, wird meist das Moped verwendet, um diese Distanzen zu überwinden. Wie die Untersuchungen gezeigt haben, verwenden vor allem jene Jugendlichen, die keine Bahnverbindung in unmittelbarer Nähe haben, vermehrt den MIV. Wie könnte es dennoch gelingen, attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen für diese Gruppe von Jugendlichen zu schaffen? Die Jugendlichen beantworten diese Frage selbst, indem sie während des Workshops die Etablierung eines Jugendtaxis ansprechen. Ein solches Taxi wäre eine Form des bedarfsgesteuerten öffentlichen Verkehrs. Den Jugendlichen zufolge könnte eine App entwickelt werden, welche die Nutzung eines solchen Taxis vereinfachen würde. Alle im Arbeitsprozess beteiligten Schülerinnen und Schüler waren dieser Idee gegenüber sehr positiv gestimmt. Würde sich die

Nutzung eines solchen Taxis bei jungen Menschen aus ländlichen Regionen etablieren, wäre es möglich, dass es auch nach dem Führerscheinerwerb weiterhin verwendet werden würde, was die obige Frage zum Teil beantwortet.

Somit erscheint es sinnvoll, öffentliche Verkehrsangebote vor allem für junge Menschen attraktiv zu gestalten, da diese die Nutzerinnen und Nutzer der Zukunft darstellen. Erfahrungen, die Jugendlichen in Bezug auf den ÖPNV sammeln, verfestigen ihre Einstellungen diesen Verkehrsmitteln gegenüber. Somit sollten junge Menschen in der Verkehrsplanung berücksichtigt bzw. in diese integriert werden, um auf ihre Wünsche und Ideen eingehen zu können. Dabei sollten auch neue Technologien Anwendung finden, um die Offenheit Jugendlicher gegenüber innovativer Mobilitätslösungen auszunutzen (vgl. WOLF-EBERL et al. 2008: 4f).

Die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel für junge Menschen wird vor allem ländliche Gebiete künftig vor eine große Herausforderung stellen. Während der empirischen Forschung wurde deutlich, dass die befragten Schülerinnen und Schüler selbstständiger Mobilität einen besonders hohen Stellenwert zuschreiben. Für viele junge Menschen vom Land ist die Befriedigung dieses Bedürfnisses jedoch nur mithilfe des Mopeds möglich. Es gilt also, andere Möglichkeiten zu schaffen, die selbstständige Mobilität ermöglichen. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollten ohnehin multimodale Mobilitätsmuster forciert werden, was jugendlichen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zugutekommen würde.

Die gezielte Verkehrs- und Umweltbildung Jugendlicher könnte ebenfalls einen wichtigen Beitrag dazu leisten, zukünftige Nutzerinnen und Nutzer nachhaltiger Verkehrsmittel zu gewinnen. Es wurde zwar gezeigt, dass Umwelteinstellungen nur eine geringe Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen, nichtsdestotrotz ist das Wissen über wichtige Zusammenhänge zwischen Umwelt und Verkehr von Nöten, um eine gewisse Sensibilität von Seiten der Jugendlichen diesem Thema gegenüber zu schaffen. Inwiefern sich vermehrte Verkehrs- und Umweltbildung auf das Mobilitätsverhalten junger Menschen auswirkt, könnte als Grundlage weiterführender Forschungsarbeiten dienen.

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

204. Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999).

AHRENS G.-A. et al. (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. – Dresden.

AJZEN I. (1985): From intentions to actions: A theory of planned behaviour. - In: KUHL J. und BECKMANN J. (Hrsg.): Action control: From cognition to behaviour. - New York, 11-39.

BACHMANN T. (2002): Einstellungen zu Autos und Automarken. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 270-291.

BÄHR J. (1997): Bevölkerungsgeographie. Verteilung und Dynamik der Bevölkerung in globaler, nationaler und regionaler Sicht. – Stuttgart.

BASTIAN T. (2010): Mobilitätsbezogene Einstellungen beim Übergang vom Kindes- ins Jugendlichenalter. Querschnittliche Altersvergleiche bei 14- bis 16-Jährigen. – Wiesbaden.

BLABOLIL M. (2008): Räumliche Mobilität von ArbeitnehmerInnen. Die Auswirkung verschiedener Variablen auf die Mobilitätsbereitschaft von Beschäftigten. – Diplomarbeit, Wien.

BÖHM M. et al. und Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2011): IVS-Aktionsplan Österreich. Strategie zur Umsetzung eines Intelligenten Verkehrssystems in Österreich. – Wien.

BONß W. (2006): Mobilität und Verkehr in der modernen Gesellschaft – In:

BOZEM K., NAGL A. und RENNHAK C. (Hrsg.) (2013): Energie für nachhaltige Mobilität. Trends und Konzepte. – Wiesbaden.

Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Lebensministerium) (Hrsg.) (2009): Jugendmobilität. Ein Leitfaden für Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsplanung sowie für außerschulische Jugendarbeit, Jugendbeteiligung und Umweltbildung. - Wien.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (Hrsg.) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. – Wien.

CALMBACH M.·et al. (2016): Wie ticken Jugendliche 2016? Lebenswelten von Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren in Deutschland. - Wiesbaden.

CERWENKA P. et al. (2007): Handbuch der Verkehrssystemplanung. - Wien.

CRESSWELL T. (2006): On the Move. Mobility in the modern western world. - New York.

DANGSCHAT J. und SEGERT A. (2011): Nachhaltige Alltagsmobilität – soziale Ungleichheiten und Milieus. – In: ÖZS 36 (2), 55-73.

ENDRULAT S. und HUNECKE M. (2002): Bewertung und Nutzung der Mobilitätsdienstleistungen der Deutschen Bahn AG durch Jugendliche und junge Erwachsene. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 198-207.

FLADE A. (1999): Mobilität und Verkehr aus umweltpsychologischer Sicht. - In: MAYER-GRAMCKO F. (Hrsg.) (1999): Verkehrspsychologie auf neuen Wegen: Herausforderungen von Straße, Wasser, Luft und Schiene (Band 1). - Bonn, 64-71.

GERLACH J. et al., Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. – Dessau-Roßlau.

HERGET M. (2013): Mobilität von Familien im ländlichen Raum. Arbeitsteilung,

Routinen und typische Bewältigungsstrategien. – Wiesbaden.

HEYNE M. (2002): Freizeit und Freizeitmobilität. – In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 250-269.

HILGERS M. (1992): Total abgefahren. Psychoanalyse des Autofahrens. – Freiburg. – Zitiert nach: MIENERT M. (2002): Fahr- und fahrzeugbezogene Werthaltungen. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 292-328.

HUNECKE M. (2002): Lebensstile, Mobilitätsstile und Mobilitätstypen. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 89-97.

HUNECKE M. (2002): Umweltbewusstsein, symbolische Bewertung der Mobilität und Mobilitätsverhalten. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 47-63.

HUNECKE M. und KLÖCKNER C. (2002): Umweltbewusstsein im Jugendalter – Ergebnisse aus qualitativen Interviews. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 120-139.

HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen.

HUNECKE M., TULLY C. und RABE S. (2002): Mobilität von Jugendlichen und

jungen Erwachsenen. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 209-221.

KLOCKE U. (2002): Bedingungen umweltrelevanter Mobilitätsentscheidungen: Umweltschutz durch staatliche Maßnahmen, bei der individuellen Verkehrsmittelwahl und beim Autokauf. – In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 424-469.

KLOCKE U. (2002): Die Schattenseite der Mobilität: Wahrnehmungen, Einstellungen und Lösungsvorschläge zur Umweltproblematik und deren Zusammenhang zu Technikeinstellungen. – In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 387-423.

KLÖCKNER C. (2002): Altersabhängigkeit der Mobilitätsstile. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 130-139.

KLÖCKNER C. (2002): Beschreibung der Mobilitätstypen. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 97-103.

KROMREY H. (2009): Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der standardisierten Datenerhebung und Datenauswertung. Mit ausführlichen Annotationen aus der Perspektive qualitativ-interpretativer Methoden von Jörg Strübing. – Stuttgart.

Land Oberösterreich (Hrsg.) (2012): OÖ. VERKEHRSERHEBUNG 2012.

Ergebnisse für den Bezirk 41400 Bez. Schärding. – Linz.

LAPPE L., TULLY C. und WAHLER P. (2000): Das Umweltbewusstsein von Jugendlichen. Eine qualitative Befragung Auszubildender. – München.

LORENZ K. und TULLY C. (2002): Nachtverkehr in Potsdam: Der Nightrider und andere Angebote des ViP für junge Leute in Potsdam. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 183-191.

MAYRING P. (2002): Einführung in die qualitative Sozialforschung. – Weinheim und Basel.

MESCHIK M. und METH D. (2008): Öffentliches Verkehrsangebot in ländlichen Räumen. Gestaltungsmöglichkeiten und Auswirkungen auf die Lebensqualität. – In: oekom Verlag (Hrsg.) (2008): GAIA 17/1. – München, 42-49.

MIENERT M. (2002): Fahr- und fahrzeugbezogene Werthaltungen. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 292-328.

MIENERT M. und SYDOW H. (2002): Zukunfts- und Berufsorientierung Jugendlicher. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 114-148.

MILLER G. und RABE S. (2002): Intermodale Mobilitätsangebote – Gegenwärtige Nutzungshäufigkeit und zukünftige Nutzungsbereitschaft. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 176-183.

MOSE I. (2005): Ländliche Räume. – In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2005): Handwörterbuch der Raumordnung. – Hannover/Langenhagen, 573-579.

MÜCKE D. (2002): Persönlichkeitseigenschaften. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 35-77.

NUHN H. und HESSE M. (2006): Verkehrsgeographie. – Paderborn.

PRASSE D. und MIENERT M. (2002): Risikobereitschaft und mangelnde Gelassenheit bei jugendlichen Fahranfängern: Entwicklungsverläufe und ursächliche Bedingungen. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 329-386.

RABE S. et al. (2002): Das Projektdesign von U.Move. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 39-46.

RABE S., MILLER G. und LIEN S. (2002): Mobilitätsverhalten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 141-174.

RAMMLER S. (2011): Verkehr und Gesellschaft. Verkehrspolitik als Mobilitätsdesign. – In: SCHWEDES O. (Hrsg.) (2011): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. – Wiesbaden, 37-55.

SCHEINER J. (2016): Verkehrsgeneseforschung: Wie entsteht Verkehr? – In: SCHWEDES O., CANZLER W. und KNIE A. (Hrsg.) (2016): Handbuch

Verkehrspolitik. – Wiesbaden, 679-700.

SCHOLL W. (2002): Verkehrsmittelnutzung: Jugendliche im Übergang zum Erwachsenenalter. - In: SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster, 173-249.

SCHOLL W. und SYDOW H. (Hrsg.) (2002): Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. – Münster.

SCHÖNDUWE R. et al. (2012): Alles wie immer, nur irgendwie anders?. Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen. – Berlin.

SCHOOP P. et al. (2011): Regionalverkehrskonzept Schärding. – Metron, Land Oberösterreich (Hrsg.). – Linz.

SCHULZ U. (2002): Betrachtung der ermittelten Mobilitätstypen im Hinblick auf Stadt und Land. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 103-110.

SCHULZ U. (2003): Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag. – Dissertation, Dortmund.

SEGERT A. (2009): Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen. – In: Ländlicher Raum – Jahrgang 2009. Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.– Wien.

SIEDENTOP S., ROOS S. und FINA S. (2013): Ist die „Autoabhängigkeit“ von Bewohnern städtischer und ländlicher Siedlungsgebiete messbar?. Entwicklung und Anwendung eines Indikatorenkonzepts in der Region Stuttgart. – In: Raumforschung und Raumordnung 71 – Berlin Heidelberg, 329–341.

STARK J. und HÖSSINGER (2015): Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen– Integration von objektiven Wegemerkmalen in die Theory of Planned Behaviour. – In: SCHEINER J. und HOLZ-RAU C. (Hrsg.) (2015): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation. – Wiesbaden, 179-197.

STEIGENBERGER K. und FESSL T. (2013): Demographie und Verkehr in Österreich. – Wirtschaftskammer Österreich (Hrsg.). – Wien.

STEINRÜCK B. und KÜPPER P. (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie. – Johann Heinrich von Thünen-Institut (vTI). Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei (Hrsg.). – Braunschweig.

TAMME O. (2015): Mobilität im ländlichen Raum. Eine Bestandaufnahme. – In: Ländlicher Raum – Ausgabe 03/2015. Online-Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.– Wien.

TULLY C. (1998): Rot, cool und was unter der Haube. Jugendliche und ihr Verhältnis zu Auto und Umwelt. – München.

TULLY C. (2000): Das Umweltbewusstsein von Jugendlichen. Eine qualitative Befragung Auszubildender. – München.

TULLY C. (2002a): Bewegte Jugend – kommunikativ und mobil. Ein Kommentar aus jugendsoziologischer Sicht. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 13-37.

TULLY C. (2002b): Technik, Mobilität und Umwelt. Zur Abhängigkeit von Umwelthandeln und Fahrzeugnutzung vom Technikinteresse. – In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 65-87.

TULLY C. (2002c): Technik und Kommunikation – IuK aus der Sicht Jugendlicher.

– In: HUNECKE M., TULLY C. und BÄUMER D. (Hrsg.) (2002): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. – Opladen, 111-120.

TULLY C. und BAIER D. (2006): Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. – Wiesbaden.

TULLY C. und WAHLER P. (1999): Umweltbewußt und mobil – Wie Jugendliche Verkehr und Umwelt sehen. – In: TULLY C. (Hrsg.) (1999): Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. – Frankfurt/Main, 183-204.

VCÖ-Forschungsinstitut (Hrsg.) (2012): Technologien für nachhaltige Mobilität (3) – Wien.

WAGNER I. (2013): Mobilitätsverhalten im ländlichen Raum – Nutzung regionaler Ressourcen und regenerativer Energien für neue Mobilitätsformen der Kleinregion Pielachtal. – Masterarbeit, Wien.

WILDE M. und KLINGER T. (2017): Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis. – In: WILDE M. (Hrsg.) (2017): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. – Wiesbaden, 5-23.

WOLF-EBERL S., SEISSER O. und BMVIT (Hrsg.) (2008): Gruppenspezifische Leistbarkeit und Präferenz von Verkehrsmitteln. Eine Studie finanziert im Rahmen der 1. Ausschreibung der Programmlinie *ways2go* des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus. – Wien.

ZIMMER R. (2012): Bedeutung von Mobilität für Jugendliche in Stadt und Land. – Forschungsforum „Mobilität für Alle“ 2012 – jung und mobil. – Wien.

Internetquellen

BMVTI (2011): Gesamtverkehrsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Technologie und Innovation. - URL: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/downloads/gvp_gesamt.pdf (09.10.2017).

Fahrplanheft der ÖBB (2017). – URL: http://fahrplanheft.oebb.at/bin/query/query-p2w.exe/dn?whichTask=pf&seqnr=3&ident=f6.01840160.1512466584&whichTask=pf&p2wType=tb&id=jtgs.hxpi.gmrp.x68w (05.12.2017).

OECD (2011): OECD Regional Typology. – URL: https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/OECD_regional_typology_Nov2012.pdf (08.11.2017).

Oö. Jugendschutzgesetz 2001 - Oö. JSchG (2001). – URL: https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/LrOO/20000130/O%c3%b6.%20JSchG%202001%2c%20Fassung%20vom%2016.11.2017.pdf (14.11.2017).

Statistik Austria (2015): Bevölkerungsdichte österreichischer Gemeinden – URL: http://guensberg.at/stadt-land-und-ziemlich-viel-dazwischen-raumstruktur-und-dichte-als-moegliche-politfaktoren-bpw16/ (10.11.2017).

Statistik Austria (2017a): Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002 -2016 nach Gemeinden – URL: http://statcube.at/statistik.at/ext/statcube/jsf/tableView/tableView.x html (23.11.2017).

Statistik Austria (2017b): Führerscheine und Lenkberechtigungen. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/fuehrerscheine_lenkberechtigungen/index.html (18.12.2017).

Statistk Austria (2017c): Kfz-Bestand 2016. – URL: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html (23.11.2017).

Streckeninformation der ÖBB (2017) – URL: http://fahrplan.oebb.at/bin/help.exe/dn?tpl=showmap_external (05.12.2017).

VCÖ (2017): Infographiken Energie und Klimaschutz – URL: https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/energie-und-klimaschutz (22.12.2017).

Anhang

Interviewbogen

Einführende Fragen:

Wie heißt du?

Wie alt bist du?

Woher kommst du?

Gibst es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

Gibt es Radwege?

Was machst du in deiner Freizeit?

Wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten für die du mobil sein musst?

Hast du den Mopedführerschein gemacht?

Was verstehst du unter Mobilität?

Verkehrsmittelnutzung und Einstellungen zu Verkehrsmitteln:

Welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

Hast du selber entschieden, dass du dieses/ diese Verkehrsmittel verwendest?

Wenn nein, wer hat es entschieden?

Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit? Welche wenn du fortgehst?

Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

Bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?

Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?

Wer bezahlt das?

Was ist das wichtigste Verkehrsmitte/ sind die wichtigsten Verkehrsmittel für dich?

Hast du dir schon einem Gedanken darüber gemacht, wieso du diese Verkehrsmittel verwendest?

Wenn ja, wieso verwendest du es?

Was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?

Gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?

Wenn ja, wer?

Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern? Welche Verkehrsmittel verwenden deine Geschwister?

Wie viele Autos habt ihr daheim?

Wofür wird das Auto verwendet?

Hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto?

Verwenden sie andere Verkehrsmittel als das Auto?

Wenn ja, welche? Wofür?

Wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?

Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?

Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?

Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?

Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht andere Verkehrsmittel zu benutzen?

Wenn ja, welche?

Hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?

Hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?

Wenn ja, wie?

Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?

Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?

Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?

Wie könnte man das Verkehrsmittelangebot jugendgerechter gestalten?

Wie müsste der öffentliche Verkehr im Bezirk sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?

Was müsste sich ändern, damit du öfter öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?

Was müsste sich ändern um öfter das Fahrrad zu verwenden?

Würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu sein?

Willst du den Führerschein machen?

Wenn ja, warum ist es wichtig für dich den Führerschein zu haben?

Wenn nein, warum willst du den Führerschein nicht machen?

Wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?

Was ist dir an einem Auto wichtig?

Warum?

Willst du den Motorradführerschein machen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen:

1) Benutzer von ÖPNV und Fußgänger
2) Fahrradfahrer
3) Mitfahrer im PKW bzw. Mopedfahrer

Welchem Mobilitätstyp würdest du dich selbst zuordnen?

Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?

Du hast das Verkehrsmittel (Bahn/ Bus/ Fahrrad/ Moped/ Auto) noch gar nicht genannt. Woran liegt das?

Willst du noch irgendetwas zum Thema sagen?

Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?

Wenn ja, welche?

Danke für deine Mitarbeit!

Transkripte

Interview 1

I: Interviewer

S1: Schülerin 1 (weiblich)

I: Okay, also fangen wir mal an. Wie heißt du?

S1: (sagt Namen)

I: Wie alt bist du?

S1: 15.

I: Woher kommst du?

S1: Aus Suben.

I: Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S1: Nein, also wir haben einen Zug in der Nähe, ca. 500, ja ca. 500 Meter von mir entfernt, aber der geht nur nach Ried oder nach Schärding.

I: Okay. Gibt es Radwege?

S1: Ja, schon. Also entlang dem Inn und so.

I: Okay. Was machst du in deiner Freizeit?

S1: Ahm, ich treff mich mit meinen Freunden und da ist es dann öfter ein wenig schwer… also ich hab jetzt zwar ein Moped, aber… ahm früher wie ich noch kein Moped gehabt hab war das hald immer schwer, dass man zu den Freunden hinkommt, weil wenn Mama mal nicht Zeit hat, dass mit'n Auto irgendwo hin fährt, dann hat man hald irgendwie schauen müssen dass trotzdem…

I: Mhm.

S1: …geht.

I: Und wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst? … Also für die du unterwegs sein musst? Nur hinfahren?

S1: Wie wichtig die für mich sind?

I: Ja.

S1: Ahm… [längere Pause] ja schon eigentlich wichtig.

I: Okay. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S1: Ja. (lacht)

I: Ahm, was verstehst du unter Mobilität?

S1: Ahm… unter Mobilität versteh ich, dass man… also dass man so, dass man, wenn ich… ahm…[lange Pause]

I: Einfacher ist… es gibt keine falsche Antwort.
S1: Ja, dass man mobil, also dass man überall hinkommt wo man hinmöchte hald und dass keine Einschränkungen gibt hald.
I: Okay. Also welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?
S1: Ahm, Bus oder auch manchmal das Moped wenn es schön ist.
I: Mhm, warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S1: Weil ich sonst nicht in die Schule kommen könnte [lacht].
I: Mhm, hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?
S1: Ja.
I: Okay. Und welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S1: Hhm… den Zug, dann das Moped, ja Bus.
I: Mhm, und wenn du fort gehst?
S1: Bus und Auto.
I: Okay.
S1: Also mit dem Auto fahre ich eigentlich ja auch.
I: Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S1: Ahm… [lange Pause]… ja dass ich dort, dass ich dort hinkomme wo ich hinmöchte.
I: Und warum genau im Zug zum Beispiel? Wenn du jetzt…
S1: Ja wenn ich zum Beispiel nach Linz fahre, also wenn wir zum Beispiel nach Linz fahren, dann ist es hald praktisch, weil dann brauchen hald nicht die Eltern fahren und so braucht man auch nicht, muss braucht man sich nur hineinsetzen, hald…
I: Mhm. Bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S1: Ja ich fahr immer mit dem Fahrrad zum Bus und ja.
I: Okay. Wie viel Geld gibst du im Monat circa aus um mobil zu sein?
S1: Also für‘n, also für’n Sprit hald vom Moped und das weiß ich jetzt zwar nicht genau wie viel dass das im Monat ist weil das variiert eigentlich und ahm wenn…und für das Gesamt-ÖBB-Ticket, das zahlt, da zahlt man im Jahr hald 60€, aber ich weiß jetzt nicht genau wie viel monatlich. [lacht]
I: Circa? Genau muss es nicht sein.
S1: Ich schätze so 10€ oder 15.

I: Mhm. Wer bezahlt das?
S1: Meine Eltern.
I: Okay. Ahm… was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S1: Ahm… [lange Pause]… Auto.
I: Okay. Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, wieso dieses Verkehrsmittel wichtig ist oder wieso du es verwendest?... [kurze Pause]… Hast du dir irgendwann schon Gedanken gemacht, wieso verwende ich das eigentlich?
S1: Wieso ahm… ja ich denk mir hald weil mit dem Auto… ich kann zwar jetzt noch nicht selber Auto fahren, aber man kommt hald überall hin…
I: Mhm.
S1: ... und mit dem Zug zum Beispiel musst du hald aussteigen und dann musst du hald von also von der Zugstation eben hin gehen.
I: Mhm.
S1: Und zurück bis zum Haus fahren.
I: Und was beeinflusst jetzt die Verkehrsmittelwahl?
S1: ja eben die Flexibilität hald.
I: Mhm. Und gibt es auch Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S1: Ja, zum Beispiel eben meine Mama.
I: Mhm.
S1: Ja.
I: Sonst noch Personen, die das beeinflussen?
S1: Mm [Nein].
I: Okay. Ahm, welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S1: Auto… [längere Pause]… und ja ganz selten Zug.
I: Okay. Und deine Geschwister, falls du Geschwister hast?
S1: Mhm… ahm den Bus und Auto.
I: Okay. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S1: Eines.
I: Okay. Wofür wird das Auto verwendet? Also für welche Wege?
S1: Ahm…ja… wenn wir zum Beispiel in Urlaub fahre oder Ausflüge machen, zu Bekannten fahren oder zu Freunde.
I: Mhm. Und Arbeit?

S1: Ja ahm… Mama fährt eigentlich immer mit dem Rad in die Arbeit und der Papa fährt dann mit dem Firmenbus.
I: Okay.
S1: Aber das eigentlich nicht… von der Firma hald aus… das ist nicht unser Privatauto.
I: Okay. Also hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto?
S1: Nein.
I: Nein, okay. Ahm verwenden sie andere Verkehrsmittel als das Auto? … Hast du eigentliche eh schon gesagt.
S1: Rad.
I: Mhm, okay. Ahm… wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S1: Ahm… eigentlich schon wichtig, weil man braucht nicht immer… brauchen nicht immer die Eltern fahren und… und dann bin ich hald auf mich alleine gestellt. Dann kann ich entscheiden wo ich hinfahren möchte, eben wo.
I: Okay. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S1: [längere Pause] Ja wenn ich jetzt zum Beispiel mit dem Moped fahre und mir was passiert, was mir jetzt eh mal passiert ist, also dass ich einen Unfall baue, dann ist hald niemand, also dann ist hald kein Elternteil nicht da und… ja und das war hald ein Problem, aber sonst eigentlich keine so richtigen Probleme. Wenns hald regnet, dann ist es hald blöd wenn ich mit dem Moped fahre, weil dann… ahm ja dann ist es hald, ja dann werde ich nass und mit dem Auto wäre es dann besser gewesen.
I: Okay. Ahm bist du oft darauf angewiesen von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S1: Ahm im Winter schon, aber im Sommer nicht.
I: Okay. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S1: Schon viel, also… Zweck, ahm… ich bin hald schon gern unterwegs, weil dass ich hald meine Freunde treffe und so.
I: Mhm, okay. Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S1: Wie zum Beispiel den Zug oder?

I: Ja die du jetzt eigentlich nie benutzt.
S1: Ach so. Ahm was gibt es…
I: Eigentlich gibt es da nicht gell. Okay. Hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S1: Ja schon. [lacht]
I: Mhm.
S1: Eben beim Autofahren da hab ich immer, also ich habe mal so eine Zeit gehabt da habe ich mir immer gedacht, ma eigentlich fahre ich voll oft mit dem Auto.
I: Mhm.
S1: So zirka ein Jahr jetzt her und da hab ich dann immer geschaut, dass ich mehr mit dem Rad fahre, die kurzen Strecken und so.
I: Ja und hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S1: Hm… ja eben dass ich eigentlich kurze Strecken hald schon mit dem Rad fahre und… dass man so Fahrgemeinschaften macht, ist mir auch ganz wichtig, dass nicht jetzt jeder, wenn man jetzt in der Nähe ist, wenn man jetzt irgendwohin fährt, dass die… dass man sich einfach zusammenredet, dass man wohin fährt.
I: Mhm. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S1: Ja. [fragend]
I: Wie? [lacht]
S1: [längere Pause] Ja dass meine Mama zum Beispiel fahren muss, oder wie ist das jetzt genau gemeint?
I: Ja dass deine… wie ahm wie du mobil bist, das andere beeinflusst irgendwie. Sei es, sei es Freunde, Familie oder so.
S1: Ja… irgendwie nicht so.
I: Okay. Was hältst du vom Verkehrsmittelabgebot im Bezirk Schärding?
S1: Für das, dass Schärding jetzt nicht so eine große Stadt ist, finde ich es eigentlich passend.
I: Mhm.
S1: Weil…
I: Und im ganzen Bezirk jetzt?
S1: Ach so, naja das, ahm zum Beispiel ich hab ja Freunde in Schardenberg

und da ist das schon ein wenig schwierig, dass man dort hin kommt, weil es geht kein Zug hin nur hald ein Bus und… von Suben nach Schardenberg ist es eigentlich auch weiter, also da braucht man auch eine Zeit hin und das ist schon schwierig öfter, dass man hin kommt. Oder auch Kopfing oder so, da ist es auch nicht so leicht.
I: Mhm. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S1: Hm… [längere Pause]… ja schon.
I: Mhm. Wie könnte man das Verkehrsmittelangebot jugendgerechter gestalten?
S1: Ja dass es mehr Möglichkeiten gibt, ahm wo man zum Beispiel aussteigen kann, Bushaltestellen oder so. Und dass es bessere Busverbindungen gibt, nicht nur stündlich sondern hald… in Wien zum Beispiel ist das hald dann natürlich schon wieder ganz anders, aber das kann man nicht mit Schärding vergleichen… und… ja, dass es einfach ahm nähere, also dass man nicht so weit zum Bus zum Beispiel muss oder dass es hald mehr Bushaltestellen gibt, wo man dann aussteigen kann.
I: Mhm, mhm. Wie müsste der öffentliche Verkehr im Bezirk sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?
[lange Pause]
I: Wenn dir jetzt nichts dazu einfällt, passt es auch.
S1: Ja.
I: Okay. Ahm was müsste sich ändern, damit du öfter öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?
S1: Ahm… eben mehr Ange… also mehr…Angebot.
I: Mehr Angebot, mhm. Und was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S1: [längere Pause]… hm… ja da möchte ich, also da möchte, ich möchte nicht alleine zum Beispiel mit dem Rad in die Schule fahren, sondern dass hald mehr, also dass ich mit den Freunden fahre, aber das ist, das hängt dann ja eigentlich eh von mir ab, dass ich sag ob die, also ob ich sie frage… aber ja es… dass man hald schneller… also man ist hald mit dem Rad nicht so schnell…
I: Mhm.

S1: …das ist eigentlich das einzige glaub ich, also es ist ja… ja das stört mich hald ein wenig, dass man hald nicht so schnell ist wie mit dem… und auch dass man, also dann schwitzt man hald dann auch, ja. [lacht]
I: Okay. Ahm würdest du wollen mehr in Entscheidungen eingebunden zu sein, was jetzt das Verkehrsmittelangebot betrifft?
S1: Aha…. Hm ja, weil ich denke, dass ich dann hald meine Meinung, also dass ich das dann hald gut äußern…
I: Mhm.
S1: … könnte und dass es vielleicht, dass man sich da hald so zusammentut und dann irgendwas, dass es trotzdem irgendetwas bewirken könnte dabei.
I: Mhm. Willst du den Führerschein machen?
S1: Ja. [lacht]
I: Mhm. Warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S1: Ja weil ich dann eben nicht mehr auf meine Eltern angewiesen bin.
I: Mhm. Ahm Wie wichtig ist das Auto als Verkehrsmittel… für dich?
S1: Ahm… ja sehr wichtig. [lacht]
I: Mhm. Was ist dir an einem Auto wichtig?... Also falls du jetzt ein Auto kaufen würdest…
S1: Ja.
I: … auf was würdest du schauen?
S1: Das ist mir eigentlich egal, weil es braucht nicht jetzt voll die… voll so ein… ahm wie soll ich sagen… nicht voll das High-Tech Auto sein, wo ich so den Fuß drunter stell und dann geht der Kofferraum oder so auf, sondern es kann einfach auch ganz ein kleines Auto sein, weil wenn man jung ist, hat man auch nicht so viel Geld…
I: Mhm.
S1:… und so.
I: Mhm. Willst du den Motorrad Führerschein machen?
S1: Den hab ich.
I: Nein den A-Führerschein.
S1. Nein.
I: Nein okay. Warum nicht?
S1: Weil mir das zu gefährlich ist.
I: Okay. So stell dir vor, es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste Typ

ist „Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger“, dann der zweite ist „Fahrradfahrer“ und der dritte „Mitfahrer im PKW bzw. Mopedfahrer“. Ahm welchem Mobilitätstyp würdest du dich selbst zuordnen?
S1: Ahm „Mitfahrer..“ ahm.
I: …im PKW und Mopedfahrer.
S1: Ja.
I: Okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S1: Also von 1 bis 10 oder?
I: Ja oder mit irgendeinem Adjektiv wie...
S1: Okay.
I: Beschreiben, bewerten.
S1: Ja, okay. Ahm ich fahre schon mit dem Rad eben wie gesagt schon und das finde ich hald schon gut eben wegen der… weil man hald nicht CO2… weil man hald kein CO2 ausstoßt und trotzdem… fahre ich trotzdem eigentlich öfter mit dem Moped, weil es hald einfach praktisch ist und weil man schneller dort ist und ja.
I: Mhm.
S1: Aber eigentlich bin ich nicht so zufrieden, wie ich das hald alles mache.
I: Okay. Ahm willst du noch irgendwas zum Thema sagen?
S1: Nein. [lacht]
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S1: Ja schon.
I: Welche?
S1: Ahm die zum Beispiel… [blättert durch die Interviewfragen]…nein da keine… ja das mit dem bezahlen hald, wie viel dass ich im Monat… und ich glaub das kommt erst, ich glaub das war das…ich weiß es jetzt auch nicht…
I: Also was sich ändern müsste, damit du jetzt öfter öffentliche Verkehrsmittel verwendest.
S1: Mhm.
I: Okay. Ahm ja danke für die Mitarbeit.
S1: Bitte. [lacht]
I: Sind wir schon fertig. Perfekt, super.

Interview 2

S2: Schüler 2 (männlich)

I: Okay fangen wir mal an. Wie heißt du?

S2: (sagt Namen)

I: Wie alt bist du?

S2: 16 Jahre.

I: Woher kommst du?

S2: St. Florian am Inn.

I: Mhm. Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S2: Ahm, naja es gibt einen Bahnhof und das war es eigentlich.

I: Okay. Gibt es Radwege?

S2: Ja ein paar.

I: Okay. Was machst du in deiner Freizeit?

S2: Fußball spielen, ahm ja Fußball spielen.

I: Okay. Ahm wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S2: Fußball spielen.

I: Okay also wichtig?

S2: Ja.

I: Ahm hast du den Mopedführerschein gemacht?

S2: Ja.

I: Ja. Was verstehst du unter Mobilität?

S2: Dass man selbst entscheiden kann, wann man und wo man hinfährt.

I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S2: Normalerweise Bus, wenn ich verschlafe Moped oder Auto.

I: Mhm. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

S2: Weil es mit dem Bus unkomp… (längere Pause) ja weil's mit dem Bus unkompliziert ist und wenn ich verschlafe, dann muss ich auch noch irgendwie in die Schule und da ist das Moped eigentlich das einfachste.

I: Mhm. Hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?

S2: Ja.

I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?

S2: Eigentlich nur Moped und kurze Strecken mit dem Fahrrad.

I: Und wenn du fort gehst?

S2: Auto, weil also da muss mich wer fahren, weil ich dann auch was trinken kann.
I: Mhm. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel, in der Freizeit jetzt?
S2: Ahm, also weil das Moped weil ich einfach dann das selber entscheiden kann wann und wo ich hinfahre und Fahrrad, weil es manchmal lustig ist.
I: Okay. Ahm bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S2: Ja.
I: Öffentlichen Verkehrsmittel auch?
S2: Ja Zug.
I: Zug mhm. Wie viel Geld gibst du im Monat zirka aus, um mobil zu sein?
S2: (längere Pause) Also ich selber jetzt auch oder meine Eltern?
I: Du… selber.
S2. 5€
I: Okay. Wer bezahlt das?
S2: Ahm… also, ich hab die Frage nicht… also ob ich das selber zahle oder meine Eltern?
I: Mhm.
S2: Die 5€ zahl schon ich.
I: Okay. Ahm was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S2: Moped, ja.
I: Mhm. Hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S2: Weil ich selbst fahre und es und es weniger Kraftaufwand ist, wie ein Fahrrad zum Beispiel.
I: Mhm. Ja und was beeinflusst das noch, die Verkehrsmittelwahl?
S2: Ja weil man mit dem Moped einfach überall hinfahren kann und so ist es zum Beispiel mit dem Zug oder mit dem Auto nicht geht, weil mich auch mit einem Auto immer wer fahren muss.
I: Mhm. Und gibt es Personen, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S2: Ahm Freunde und teilweise auch Eltern.
I: Okay, inwiefern beeinflussen die das?
S2: Ahm, weil mir Freunde sagen, fahren wir mit dem Moped…
I: Mhm.

S2: …und nicht mit dem Zug.
I: Okay.
S2: Dann fahren wir mit dem Moped.
I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern
S2: Auto.
I: Mhm und deine Geschwister, falls du Geschwister hast?
S2: Ahm Auto und Rad und öffentliche Verkehrsmittel, also ich habe drei Brüder und ja.
I: Okay. Ahm wie viele Autos habt ihr daheim?
S2: Zwei.
I: Okay. Wofür wird das Auto verwendet?
S2: Ahm für… um in die Arbeit zu fahren und für Einkäufe, als… als Nutzmittel.
I: Okay. Hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto?
S2: Nein.
I: Mhm. Und verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto?
S2: Ahm mein… ja mein Bruder das Rad, weil er ein begeisterter Radfahrer ist.
I: Okay. Ahm wofür verwendet er das Rad?
S2: Und noch den Zug, weil er in die HTL Ried gelangen muss.
I: Okay. Und das Rad für was?
S2: Für Freizeitaktivitäten.
I: Freizeit okay. Wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S2: Sehr wichtig, weil es sonst zum Beispiel beim Fußball Training den doppelten Fahraufwand wäre, weil mich jemand hinfahren müsste…
I: Mhm.
S2: …und wieder holen.
I: Mhm, mhm. Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen irgendwohin gebracht zu werden?
S2: [kurzes Nachdenken] Nein.
I: Okay. Gibt es Probleme oder Schwierigkeiten, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S2: Ahm nur wenn der Mopedtank leer ist.
I: Okay. Und welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S2: Meistens hat es den Zweck zu Freunden oder eben Fußball Training zu

gelangen, aber manchmal auch einfach nur zum Spaß.
I: Mhm. Ahm hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S2: Ahm ja, ich schwanke manchmal zwischen Moped und Rad.
I: Mhm.
S2: Aber ahm, da das Moped sehr wenig Kraftaufwand ist…
I: Mhm.
S2: …hat ahm, ist es sehr einfach.
I: Und zum Beisp… und… okay. Ahm hast du dir schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S2: Ja das ist mein Hauptaspekt, warum ich versuche, möglichst wenig mit dem Moped zu fahren, weil außer es ist zu einem Nutzen, zu einem Training oder…
I: Mhm, mhm. Also wie könntest du umweltschonender unterwegs sein?
S2: Mit dem Rad fahren.
I: Okay. Ahm beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S2: [längere Pause] Ich denke nicht.
I: Mhm. Ahm was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S2: Es ist von… von Bahnhöfen, finde ich, sehr sehr schwach.
I: Mhm.
S2: Weil man eigentlich Dreiviertel oder den halben Bezirk ahm also Richtung Esternberg…
I: Mhm.
S2: …oder so etwas, nicht nutzen kann.
I: Mhm.
S2: Ahm aber es hat durchaus sehr viele Radwege, finde ich.
I: Okay. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt? Im Bezirk Schärding.
S2: Nein, weil es zu wenige Bahnhöfe gibt, finde ich.
I: Mhm. Also wie könnte man das jugendgerechter gestalten?
S2: Mehr Bahnhöfe bauen.
I: Ahm was müsste sich ändern, damit du öfter öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?
S2: Dass mehrere Zugstrecken und Bahnhöfe gibt.
I: Mhm. Und was müsste sich ändern um öfter das Fahrrad zu verwenden?

S2: Ahm… [längere Pause] wenn ich den Mopedsprit selber zahlen müsste.
I: Okay. Ahm würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, was das Verkehrsmittelangebot in Schärding betrifft?
S2: Ja.
I: Ja?
S2: Weil ich dann selbst bestimmen könnte…
I: Mhm.
S2: Was ich will.
I: Ahm willst du den Führerschein machen? Den Autoführerschein.
S2: Mit 18, ja.
I: Ja. Ahm warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S2: Weil man mit dem Autoführerschein im Vergleich zum Mopedführerschein ahm komfortabler reist.
I: Mhm.
S2: Und auch längere Strecken…
I: Mhm.
S2: …im Umkreis fahren kann.
I: Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel für dich?
S2: Sehr wichtig.
I: Mhm. Und was an einem Auto ist dir wichtig? Also stell dir vor, du kau.. würdest ein Auto kaufen, auf was schaust du genau?
S2: Ahm… [längere Pause] dass gut ausschaut.
I: Mhm. Okay, warum?
S2: Weil… weil mir schöne Autos gefallen.
I: Okay. Willst du den Motorradführerschein machen?
S2: Nein.
I: Mhm. Warum nicht?
S2: Weil es sehr gefährlich ist und weil ich dann den Autoführerschein habe, brauch ich den Motorrad nicht.
I: Okay. Ahm stell dir vor, es gibt drei Mobilitätstypen. Der erste Typ ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mitfahrer im PKW beziehungsweise Mopedfahrer. Ahm welchem würdest du dich zuordnen? Welchem Mobilitätstyp?
S2: Dem dritten.

I: Dem dritten, okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S2: Von der Häufigkeit?
I: Einfach was, was würdest einfach sagen? Kurz zu deinem Mobilitätsverhalten.
S2: Ich fahre relativ viel Moped, da ich in der Woche vier Trainings und zwei Spiele habe.
I: Mhm.
S2: Und somit immer diese 6km von meinem Zuhause nach Schärding fahren muss und das verbraucht sehr viel Sprit meiner Meinung.
I: Mhm.
S2: Aber ich fahre auch oft zu Freunden, das ist meistens ein- bis zweimal in der Woche. Beispielsweise dann nach Andorf, aber meistens nach Andorf mit dem Zug.
I: Mhm.
S2: Und ansonsten fahre, fahre ich eigentlich gar nicht mit dem Moped.
I: Ahm du hast den Bus nicht oft erwähnt, wie… woran liegt das?
S2: Weil ich… [längere Pause] weil er für mich nicht als wichtig erscheint.
I: Okay.
S2: Weil ich ansonsten auch in die Schule gelangen würde und auch schneller gelangen würde und weil es die meisten auch so machen, wenn sie den Mopedführerschein haben…
I: Mhm.
S2: …dass sie nicht mit dem Bus fahren.
I: Okay. Willst du noch irgendwas zum Thema sagen?
S2: Bitte baut mehr Zugstrecken.
I: Okay. [lacht]. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S2: Ja.
I: Welche?
S2: Ahm… bezüglich meiner Moped- und Fahrradnutzung.
I: Mhm, passt. Sonst noch was?
S2: Nein.
I: Okay. Danke für die Mitarbeit.

Interview 3

S3: Schülerin 3 (weiblich)

I: Okay fangen wir mal an. Wie heißt du?

S3: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S3: 16.

I: Woher kommst du?

S3: Aus Schärding, aus St. Florian.

I: Mhm. Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S3: Ja es gibt Busse, aber die sind jetzt nicht unbedingt gut, sagen wir mal so.

I: Mhm. Gibt es Radwege?

S3: Ja gibt es auch.

I: Mhm. Was machst du in deiner Freizeit?

S3: Ahm ich bin bei der Stadtkapelle dabei und also ich musiziere hald viel und dann geh ich noch fort.

I: Mhm. Wie wichtig sind die Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S3: Sehr wichtig.

I: Wichtig okay. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S3: Ja.

I: Ahm und was verstehst du unter Mobilität?

S3: Unter Mobilität versteh ich, dass man nicht gebunden ist an Eltern oder Großeltern, Familie, dass man selbst entscheiden kann wo man…

I: Mhm.

S3: …und sich selbst fortbewegen kann.

I: Okay. Jetzt zu deiner Verkehrsmittelnutzung. Welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S3: Meistens das Moped, aber das ist gerade kaputt, also fahr ich mit dem Rad, aber sonst immer Moped.

I: Mhm. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel oder dieses?

S3: Ja weil ich gern mit dem Moped fahr und weil's, ja weil's relativ schnell geht, im Endeffekt.

I: Mhm. Hast du selber entschieden, dass du dieses Verkehrsmittel verwendest?

S3: Mhm.

I: Ahm, welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S3: Eben auch das Rad und das Moped.
I: Mhm und wenn du fortgehst?
S3: Ahm da lass ich mich meistens entweder fahren oder ich fahre mit wem mit oder ich fahre mit dem Moped, wenn ich jetzt nicht trinke.
I: Mhm. Ahm, warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S3: Ja weil ich einfach mobil bin damit und weil's mir Spaß macht.
I: Mhm, okay. Ahm bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S3: Ja, im Winter fahre ich jeden Tag mit dem Bus und eben jetzt fahr ich gerade überall mit dem Rad hin. [lacht]
I: Mhm.
S3: Und ja sonst... ja sonst ab und zu mit dem Rad und sonst mit dem Moped.
I: Mhm. Wie viel Geld gibst du zirka im Monat aus, um mobil zu sein?
S3: Ahm... im Monat... 5 Euro vielleicht, oder... ja nein weniger. 5 Euro maximal.
I: Wer bezahlt das?
S3: Mama.
I: Okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S3: Eh das Moped.
I: Mhm. Ahm hast du dir schon einem Gedanken darüber gemacht, wieso ahm du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S3: Ja weil ich schon ganz bald eigentlich zum Moped fahren angefangen hab und ich wollt irgendwie..., weil's mir einfach Spaß macht. Na ja nicht jetzt unbedingt, weil alle anderen auch Moped fahren, aber ich tu's einfach gerne und es geht und es ist relativ unkompliziert.
I: Mhm. Was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?
S3: Dass ich oft spät dran bin und dass ich mich nach mir selber richten kann, wenn ich mit dem Moped fahre.
I: Mhm. Gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S3: Ja weil, wenn ich jetzt zum Beispiel mit meinem Freund mit dem Auto mitfahren kann, dann fahr ich mit ihm mit.
I: Mhm, okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S3: Das Auto und das Rad. Also meine Mama fährt immer zur Arbeit mit dem Rad.

I: Mhm. Und Geschwister, falls du Geschwister hast?
S3: Ahm Stra... also der wohnt in Wien, die Straßenbahn.
I: Ahm okay.
S3: Und die U-Bahn.
I: Mhm. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S3: Eins.
I: Mhm. Wofür wird das Auto verwendet?
S3: Ja zum Einkaufen fahren, irgendwo weiter hinfahren, aber eben für die Mama, die nimmt es zum Fahren.
I: Okay. Ahm hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto?
S3: Nein.
I: Mhm. Ahm verwenden sie andere Verkehrsmittel?
S3: Nein, ahm ja. Rad hald.
I: Okay, und wofürdas Fahrrad?
S3: Eben zum in die Arbeit fahren.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S3: Ja sehr wichtig, weil meine Mama arbeitet ziemlich viel und wenn ich dann immer gebunden bin an meine Oma, das ist auch nicht so angenehm.
I: Mhm. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S3: [lacht]... Ja, dass mir der Benzin ausgeht und ich dann irgendwo stehe. Ist mir schon einmal passiert, aber nicht so, kommt nicht oft vor.
I: Okay. Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S3: Nein, eigentlich nicht.
I: Okay. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S3: Ahm... ja von daheim weg kommen und nicht unbedingt von daheim weg kommen, aber bin gern unterwegs, bin gern in der frischen Luft und ja, das hald.
I: Okay. Ahm hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S3: Ja, wenn ich studiere, werde ich sicher nur mit der U-Bahn fahren oder mit dem Rad. Ganz bestimmt, so mit den Busverbindungen bei uns ist jetzt ja nicht so mega prickelnd.

I: Mhm. Hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S3: Ja. Eigentlich finde ich das nicht so gut, dass ich nur mit dem Moped fahre. Jetzt fahre ich eben mehr mit dem Rad und ich glaube, wenn mein Moped wieder geht, werde ich auch mehr mit dem Rad fahren, als mit dem Moped vorher. Weil mein Rad ist gestohlen worden, jetzt hab ich wieder eins gekriegt.
I: Okay.
S3: Und i bin, es ist natürlich schlecht für die Umwelt, wenn ich mit dem Moped fahre, jetzt werd ich das machen dann.
I: Mhm okay. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S3: Teilweise schon, weil ich dann Leute mitnehme, zum Beispiel in die Musikprobe oder in die Schule oder so.
I: Mhm. Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S3: Ja [lacht]... es merkt... es ist ein kleiner Bezirk, es ist jetzt nicht unbedingt so schlecht, aber ich hab schon schlechte Erfahrungen gemacht.
I: Mhm. Was wäre das gewesen?
S3: Teilweise mit den Busfahrern, einfach ja, Unfreundlichkeit und solche Sachen, dass man dann wen stehen lässt und...
I: Okay.
S3: Ich bin nicht so..., ich fahr nicht oft mit dem Bus, außer nur im Winter, wenn ich muss.
I: Okay, also werden deine Bedürfnisse als jugend.... jugendliche Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S3: Im öffentlichen Verkehr nein.
I: Okay. Wie könnte man das jetzt jugendgerechter gestalten?
S3: Ja man könnte vielleicht kompetentere Busfahrer einsetzen, die nicht extrem..., die nicht total frustriert sind und die Kinder in der Früh anschreien.
I: Okay.
S3: wenns irgendwie ja, mit dem zweiten Bus fahren möchten
I: Okay. Ahm was müsste sich dann eben ändern, um mehr öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden?
S3: Ja einfach, ja vielleicht, dass nicht unbedingt..., ja wenn ich kein..., was müsste sich verändern, einfach, ja das ist eigentlich, es sind nicht viele... also teilweise das Personal, das will ich jetzt nicht verallgemeinern und sonst ja, es ist

eigentlich in Ordnung. Es könnten noch mehr Busse fahren, aber...
I: Mhm. Was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S3: Ja [lacht]... um öfter das Fahrrad zu verwenden? Die Strecken, wenn ich nicht weit fahren muss, dann fahr ich eh immer mit dem Rad.
I: Mhm. Würdest du wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, was das Verkehrsmittelangebot betrifft?
S3: Ja.
I: Mhm. Willst du den Führerschein machen?
S3: Ja.
I: Den Normalen, 18...L18?
S3: Ja ich bin mir noch nicht sicher.
I: Oder L17?
S3: Eigentlich den L17 möchte ich machen.
I: Okay. Warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S3: Ja weil ich dann längere Strecken fahren kann, also erstens weil ich dann älter bin, ja ich möchte einfach den Führerschein, weil ich auch ziemlich autobegeistert bin.
I: Mhm.
S3: Und weil ich einfach weitere Strecken fahren kann, das kann ich mit dem Moped nicht, da brauch ich ewig.
I: Okay.
S3: Und weil's sicherer ist.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S3: Ahm schon ziemlich wichtig. Ist hald schon wichtig.
I: Mhm.
S3: Und ja das muss ich jetzt begründen auch, wieso. Ja weil man einfach das auch ziemlich oft braucht, jetzt ich im Winter öfter als im Sommer, aber ja. Meine Eltern wohnen ziemlich weit auseinander und eigentlich braucht man das schon öfter und mein Freund wohnt auch in Ried, also braucht man das schon oft.
I: Okay.
S3: Aber da fahr ich auch oft mit dem Zug. Das hab ich noch gar nicht gesagt, ich fahr ziemlich oft mit dem Zug.
I: Okay. Was ist dir an einem Auto wichtig?
S3: An einem Auto ist mir wichtig, dass nicht zu laut ist, dass es normal fährt und

dass es gut ausschaut. Ich mein das ist jetzt nicht so wichtig. Ja.
I: Warum sind dir diese Sachen wichtig?
S3: Ja, weil mein Freund Mechaniker ist, eindeutig. [lacht] Und der ziemlich autobegeistert ist.
I: Okay.
S3: Ja es ist mir jetzt nicht so wichtig, aber ein bisschen.
I: Okay. Willst du den Motorradführerschein machen?
S3: Ja, ich glaub schon. Hab ich mir schon überlegt.
I: Warum?
S3: Ja weil das für mich einfach, das ist in der Familie auch so eine Leidenschaft. Also mein Bruder tut total gerne Motorrad fahren, mein Onkel auch und ich fahr schon so gerne mit dem Moped, also glaub ich, werd ich den Motorradführerschein auch machen. Irgendwann, ja.
I: Mhm okay. Stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen: Der erste ist Benutzer von ÖPNV und Fußgänger, dann das zweite ist Fahrradfahrer und dritte Mitfahrer im PKW oder Mopedfahrer. Welchem würdest du dich zuordnen?
S3: Also jetzt nach meiner derzeitigen...?
I: Mhm, wiest jetzt...
S3: Ja dem dritten.
I: Okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S3: Ahm, als nicht extrem umweltfreundlich zurzeit, aber ich weiß, dass es sich später ändern wird. Und na ja, obwohl zurzeit fahre ich eigentlich nur mit dem Rad, fahre oft, aber öfter auch mit dem Auto mit. Ja, wir sind nicht extrem umweltfreundlich unterwegs, aber es ist aber glaub ich auch nicht so mega schlecht für die Umwelt, aber wir tragen hald nichts Gutes dazu bei sozusagen.
I: Okay. Willst du noch irgendetwas zum Thema sagen?
S3: Nein.
I: Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S3: Eigentlich nicht.
I. Okay, super. Danke für deine Mitarbeit.

Interview 4

S4: Schülerin 4 (weiblich)

I: Okay fangen wir mal an. Wie heißt du?

S4: (sagt Namen)

I: Wie alt bist du?

S4: 16.

I: Mhm. Woher kommst du?

S4: Aus St. Florian, also Otterbach, da ist gleich in der Nähe von der Schule.

I: Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S4: Also ich wohne ziemlich nahe am Bahnhof.

I: Mhm.

S4: Und also das ist schon gescheit praktisch und da komm ich auch in 3, 4 Minuten zum, eigentlich mit dem Rad...

I: Mhm.

S4: ...zum Bahnhof, aber sonst eigentlich nicht, außer hald Schulbusse.

I: Mhm. Gibt es Radwege?

S4: Radwege? Jetzt direkt so, die was so gekennzeichnet sind oder?

I: Mhm.

S4: Ja ahm einen.

I: Okay. Ahm was machst du in deiner Freizeit?

S4: Ahm ich spiele zwei Musikinstrumente, also ich spiele Kontrabass und Horn und ich gehe sehr gerne klettern.

I: Mhm.

S4: Ich bin auch bei, also so beim Singen, manchmal mit meiner Familie, singen wir viel und ja.

I: Wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S4: Also wie wichtig mir die sind?

I: Mhm, wo du unterwegs sein musst für die.

S4: Ach so, sehr wichtig eigentlich. Also beim Klettern haben wir Fahrgemeinschaft.

I: Mhm.

S4: Und ahm... für die Kontrabass Stunde muss ich nach Andorf mit dem Zug fahren. Das ist irgendwie gescheit blöd, dass Kontrabass nicht in Schärding gibt.

I: Mhm.

S4: Aber ja es ist ein bisschen umständlich, weil du fährst für 40 Minuten, fährst du insgesamt, brauchst du länger dann zum gehen vom Zug zur Musikschule und wieder zurück und dann musst öfter noch eine halbe Stunde auf den Zug warten, dann ist das eigentlich ziemlich unnötig, aber ja.
I: Mhm. Hast du den Mopedführerschein gemacht?
S4: Nein.
I: Mhm. Was verstehst du unter Mobilität?
S4: Ahm, unter Mobilität versteh ich eigentlich, dass man ahm... also dass man mobil ist, dass man ahm... weit, also dass man herum fahren kann, also dass ich jetzt... ich empfinde das als, als mobil, wenn ich den Autoführerschein hab eigentlich, also dann bin ich mobil und dann kann ich hinfahren wo ich mag, also.
I: Mhm, okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?
S4: Ahm ich fahr mit dem Rad.
I: Mhm.
S4: Ja. [lacht]
I: Und warum verwendest du dieses Verkehrsmittel?
S4: Ahm ich wohne ziemlich nahe bei der Schule, also ich fahre höchstens 5 Minuten.
I: Mhm.
S4: Und ich hab den Mopedführerschein nicht gemacht, weil ich hätte dann, also ich hätte mir das irgendwie hauptsächlich selber finanzieren müssen und das wollte ich nicht und ja so bin ich dann sportlich und tu nix. [lacht]
I: Okay. Hast du selber entschieden, dass du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S4: Ahm... ja.
I: Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S4: Also ich fahre mit dem Zug, ahm mit dem Rad, auch so nach Schärding in die Musikschule, eigentlich fahre ich alles mit dem Rad, auch zum Bahnhof mit dem Rad und generell wenn ich irgendwelche Proben habe fahre ich auch meistens mit dem Rad und sonst hald müssen mich meine Eltern fahren.
I: Mhm.
S4: Oder wenn ich jetzt was mit meinen Geschwistern... mit meinen Geschwistern habe, kann ich auch... also mein Bruder ist 21... und da kann ich auch mitfahren.

I: Mhm, und wenn du fortgehst?
S4: Ahm dann fahre ich entweder mit Freunden mit oder hald meine Eltern müssen mich fahren.
I: Okay und warum verwendest du gerade diese Verkehrsmittel?
S4: Ahm mit dem Rad fahre ich, weil ich eben keinen Mopedführerschein habe und ich komm eigentlich, also weil ich ziemlich nahe bei Schärding wohne komme ich eigentlich überall hin und weil so nahe am Bahnhof wohne und mit dem Auto, weil mich eben meine Eltern hald fahren müssen und ja wir haben ein Elektroauto und also meistens fahren wir... also wir haben auch noch ein zweites Auto zum fort fahren, also wenn wir weiter fahren, aber hauptsächlich benutzen wir das Elektroauto, weil es einfach umweltfreundlicher ist.
I: Okay. Ahm wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S4: Ahm eigentlich gar nichts, also weil ich hab das Jugendticket.
I: Mhm.
S4: Das haben meine Eltern bezahlt.
I: Ist das für den Zug, das Jugendticket?
S4: Ja genau, das ist für alle Verkehrsmittel in Oberösterreich, also öffentliche.
I: Okay.
S4: Also ich kann da auch mit der Straßenbahn fahren. Das ist auch sehr praktisch bei Schulveranstaltungen, weil du dann meistens wesentlich weniger zahlen musst, wenn du mit dem Zug fährst.
I: Mhm.
S4: Was war die Frage nochmal? Was ich ausgebe oder?
I: Ja genau.
S4: Ahm ja und wenn meine Eltern fahren muss ich auch nichts zahlen.
I: Okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S4: Hm, eigentlich der Zug.
I: Mhm.
S4: Soll ich begründen, oder?
I: Ahm ja, hast du dir schon einem Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S4: Ahm… ja, weil ich da selbstständig bin damit. Also ich brauch einfach in Scotty meine Daten eingeben und kann eigentlich ziemlich ja überall in Österreich hinkommen wo ich mag und ja da bin ich auch unabhängig von

meinen Eltern und dann, also ich kann einfach zum Bahnhof fahren, wenn ich mag. Es ist hald ziemlich blöd, dass du hald mit dem Zug nur an weiter entfernte Orte kommst, also du kannst mit dem Zug nicht nach Schardenberg fahren oder nach Eggerding, das ist blöd.

I: Mhm und was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?

S4: Ahm ich glaube, dass mich meine Eltern nicht so viel herumfahren, also wegen der Umweltverschmutzung und meine Mama mag jetzt zum Beispiel nicht das Auto starten, damit sie mich irgendwo hinfahren kann, so muss ich hald, bin ich hald selbst ´mit dem Rad oder so.

I: Gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?

S4: Hm, ja meine Eltern eben, eigentlich.

I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?

S4: Ja ahm, meine Eltern eigentlich, also meine Mama das Rad und mein Papa auch, damit er in, der fährt also auch in die Schule mit dem Rad. Nein er geht eigentlich zu Fuß. Dann das Auto, mein Papa fährt auch ziemlich viel mit dem Zug, vor allem wenn es um so Schulver… also er arbeitet auch in der Schule in Otterbach…

I: Mhm.

S4: …und wenn es um so Schulveranstaltungen oder so geht und andere Leute fliegen, dann benutzt er jetzt den Zug, weil du bist genauso schnell und es ist hald umweltfreundlicher.

I: Mhm. Ahm und deine Geschwister oder dein Bruder?

S4: Ahm ja ich hab vier Geschwister.

I: Ah vier hast du, okay.

S4: Mhm. Und also meine Schwester ist gerade in der 8., die fährt auch mit dem Rad in die Schule und mein Bruder hald, der kann schon mit dem Auto fahren, er fährt aber auch mit dem Zug zu seiner Freundin fährt er dann hauptsächlich mit dem Zug und nicht mit dem Auto und mein anderer Bruder, der fährt auch mit dem Zug in die Schule.

I: Mhm.

S4: Und sonst hat er nur eigentlich das Moped.

I: Mhm.

S4: Und… wen hab ich jetzt aller? Meine kleine Schwester, die fährt, also die ist erst 10… 10 [lacht] und die fährt mit dem Schulbus du sonst mit dem Fahrrad.

I: Mhm.
S4: Jetzt macht sie grad die Fahrradprüfung.
I: Mhm, okay.
S4: Und sonst eigentlich sind wir mit unseren Eltern, also mit dem Auto.
I: Und du hast vorher schon gesagt, ihr habt zwei Autos, also ein…
S4: Ein Elektroauto und ein normales.
I: Ein Elektroauto und ein normales.
S4: Ja.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S4: Mir ist das eigentlich schon wichtig, deswegen find ich es auch blöd, dass ich den Mopedführerschein nicht hab, weil so bin ich um einiges unselbstständiger.
I: Mhm.
S4: Aber ja, sonst muss ich hald meine Mama immer fragen oder meinen Papa, ob sie mich irgendwo hinfahren können und das geht hald auch nicht immer, weil meine Mama ist hald auch beschäftigt und mein Papa auch.
I: Mhm. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S4: Hmm… wie ist das jetzt genau gemeint?
I: Naja, was ist jetzt einfach nicht so leicht, wenn man noch keinen Führerschein hat, dass man dann ahm unterwegs ist?
S4: Ja also du kommst hald mit dem Rad jetzt zum Beispiel, wie ich eh zuerst schon gesagt habe, nicht nach Eggerding oder Schardenberg und ich hab hald kein Moped, da ginge es hald schon und des wär hald eine Schwierigkeit.
I: Mhm. Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S4: Ja dadurch, dass ich Kontrabass spiele ahm kann ich jetzt nicht mit dem Rad fahren und hauptsächlich zu Proben. Also ich hab, ich spiel in vielen Orchestern mit.
I: Mhm.
S4: Und hauptsächlich zu Proben muss ich gefahren werden.
I: Mhm.
S4: Ja.
I: Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S4: Ahm… hm… welchen Zweck? [längere Pause] Versteh ich nicht ganz. Was

ist da gemeint?
I: Ja aus welchen Gründen bist unterwegs? Hauptsächlich.
S4: Ja eh also wegen, wegen dem Kontrabass und ich geh hald einmal in der Woche klettern und Hornstunde und wenn ich zu Freunden fahre, also…
I: Also für Freizeitaktivitäten?
S4: Für ja für Freizeitaktivitäten.
I: Ahm hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen, als die, die du jetzt benutzt?
S4: Ahm… puh zum Beispiel Taxi, oder was?
I: Was, ob du dir schon mal Gedanken darüber gemacht hast?
S4: Ahm eigentlich also…
I: Oder nicht.
S4: … gestern hab ich mir Gedanken darüber gemacht, aber ich glaub das kommt eh noch, also was cool wäre, was bei uns in der Umgebung wäre.
I: Mhm.
S4: Kommt das noch oder soll ich das jetzt sagen?
I: Ja da kommt eh noch eine Frage.
S4: Okay.
I: Ahm hast du dir über deine Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S4: Ja also wir haben ja ein Elektroauto und ich fahr mit dem Rad und sonst eigentlich, ja hab ich mir schon Gedanken gemacht.
I: Okay. Könntest du noch umweltschonender unterwegs sein?
S4: Auf jeden Fall. Also… also hauptsächlich… naja es geht eigentlich schwer, also weil ich kann hald nicht immer, wir können hald nicht immer mit dem Elektroauto fahren und ich bin eigentlich eh schon mit dem Rad unterwegs.
I: Okay. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S4: Ahm… keine Ahnung. Beeinflusst's meine Mitmenschen? Wie zum Beispiel?
I: Ja ahm mit den Verkehrsmitteln mit denen du unterwegs bist, ob das irgendeinen Einfluss hat auf andere? Auf deine Familie oder auf, auf Freunde?
S4: Glaub ich nicht. [fragend]
I: Okay. Ahm was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S4: Ahm ja also, du kannst hald jetzt, ich hab die Scotty App und da kannst hald schon jetzt,… also mich störts hald, dass dass man nicht so leicht jetzt nach

irgendwie Eggerding, Schardenberg und die ganzen Ortschaften, weiß ich nicht Diersbach, da da kommst hald überall nicht hin und da muss man hald jetzt wenn ich jetzt irgendwelche Freunde da habe, muss mich hald meine Mama fahren…
I: Mhm.
S4: …und das, also ich mein du kannst hald schon irgendwie mit dem Bus manchmal fahren, aber hald auch zu irgendwelchen Zeiten.
I: Mhm.
S4: Das stört mich ein bisschen.
I: Also werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S4: Nein nicht direkt.
I: Ahm wie könnte man das Verkehrsmittelangebot jugendgerechter gestalten?
S4: Ahm ich hab schon mal gehört, also in, ich glaub in den USA, ich weiß nicht, da gibt's so eine App, da kannst du jetzt eingeben, wo du jetzt hinmöchtest, weiß ich nicht eben Geschäfte oder nach Schardenberg eben…
I: Mhm.
S4: …und dann, dann zeigt es hald an, welche Leute dass dort hinfahren in deiner Umgebung und dann zahlst hald einfach einen bestimmten Beitrag, also nicht so viel wie beim Taxi, weil da zahlst ja manchmal für ein paar Kilometer schon 15 Euro…
I: Mhm.
S4: … und irgendwie fände ich das eine gute Idee oder ich hab auch schon mal was von so, weiß nicht wie ich es, ich mein dass ist nicht so cool, aber so eine Mitfahrbank oder so, also da…
I: Mhm.
S4: …also einfach wie so eine Bushaltestelle, da ist dann, sind dann so Kärtchen und du kannst einfach hingehen, du möchtest jetzt zum Supermarkt oder so…
I: Mhm.
S4: …und dann wartest du einfach und wenn ein Auto vorbeifährt, dass was da hinfährt, kann dich das mitnehmen. Also das ist schon cool, also weil wennst jetzt den Autoführerschein nicht hast, oder dann bist du ziemlich unmobil.
I: Mhm. Ahm wie müsste der öffentliche Verkehr sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?
S4: Ja ich mein, ich weiß jetzt schon, dass das unmöglich ist, als wie jetzt U-

Bahn oder so, dass ist hald voll praktisch, also… aber du musst hald dann in die Stadt ziehen, dann könntest alles, also könntest die Mobilitätsbedürfnisse jetzt decken, aber das ist irgendwie schon auch cool irgendwie am Land, wennst hald einfach, ja.

I: Mhm. Ahm was müsste sich ändern, damit du öfter noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

S4: Ja einfach, dass die Bus…

I: Fährst?

S4: … Buszeiten ahm besser sind, also dass, weiß nicht, in der Stadt ist es hald einfach so, dass alle viertel Stunde irgendwo ein Bus hingeht und da, und zum Beispiel Samstag, Sonntag fahren einfach meistens gar keine Busse…

I: Mhm.

S4: …oder so und das ist hald einfach am Wochenende so, dass dann meistens jetzt irgendwie zu irgendwelchen Freuden kannst…

I: Mhm.

S4: …und ja.

I: Was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?

S4: Okay ich verwende eigentlich jeden Tag mein Fahrrad.

I: Okay.

S4: Also…

I: Mhm. Ahm würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, die das Verkehrsmittelangebot betreffen?

S4: Ja also irgendwie so Umfragen oder so oder dass man einfach irgendwie ein wenig mitreden kann mit dem Bus, aber ich weiß auch nicht, ob das jetzt… wart einmal, was war die Frage?

I: Ob du mehr in Entscheidungen eingebunden werden würdest?

S4: Ob ich das mag oder was?

I: Mhm.

S4: Sicher ja, also.

I: Also falls irgendwas geplant wird…

S4: Ja.

I: …dass zuerst die Jugendlichen mehr gefragt werden.

S4: Ja.

I: Okay.

S4: Auf jeden Fall wichtig, weil die sind einfach auch nicht so mobil wie jetzt Erwachsene.
I: Ja mhm.
S4: Ja.
I: Willst du den Führerschein machen?
S4: Ja.
I: Warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S4: Ahm vor allem glaub ich wegen dem Reisen, also ich möchte, keine Ahnung, dann einfach, zum Beispiel auch mit dem Auto einfach irgendwo herumfahren und…
I: Mhm.
S4: …dann später mal und vor allem ist es für mich wichtig, dass ich… ja nein Autoführerschein ist schon wichtig für mich.
I: Mhm. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S4: Ja das hab ich eigentlich eh schon beantwortet…
I: Mhm.
S4: …dass mir das sehr wichtig ist.
I: Was ist dir an einem Auto wichtig? Falls du jetzt so eins kaufen würdest, was…
S4: Ach so.
I: …auf was würdest schaun?
S4: Dass es fährt.
I: Mhm, mhm. Ahm… Willst du den Motorradführerschein machen?
S4: Ahm nein. Also wir haben ein Motorrad, es ist was anderes wie ein Moped, gell?
I: Mhm.
S4: Ja genau. Wir haben eines daheim, also ich glaub mein Papa hat den Motorradführerschein, ja sonst würd er nicht damit fahren.
I: Mhm.
S4: Aber nein, ich möchte ihn nicht machen.
I: Warum nicht?
S4: Ich glaub, das brauch ich einfach nicht, also… nein, brauch ich nicht.
I: Mhm, okay. Ahm Stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte ist Mitfahrer im PKW oder Mopedfahrer. Welchem

Mobilitätstyp würdest du dich selbst zuordnen?
S4: Ich würde mich als Fahrradfahrer…
I: Fahrradfahrer.
S4: …zuordnen.
I: Okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S4: Als eigentlich sehr umweltbewusst, eigentlich. Soll ich noch was dazu sagen, oder?
I: Nein, was du magst.
S4: Ja eigentlich umweltbewusst.
I: Mhm, okay. Willst du noch irgendetwas zum Thema sagen?
S4: Ahm… nein [lacht].
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S4: Ahm nein, eigentlich nicht, weil es ziemlich viel von eigene Meinung beinhaltet hat und… also ich weiß nicht. Eigentlich ist es mir recht gewesen, ja.
I: Okay super. Danke für deine Mitarbeit.

Interview 5

S5: Schülerin 5 (weiblich)

I: Okay, zuerst einaml wie heißt du?

S5: [sagt Namen]

I: Mhm. Wie alt bist du?

S5: 15.

I: Mhm. Woher kommst du?

S5: Aus Brunnenthal.

I: Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S5: Ahm ja, auf jeden Fall.

I: Mhm. Gibt es Radwege?

S5: Nein, Radwege gibt es nicht.

I: Mhm. Was machst du in deiner Freizeit?

S5: Ahm ich bin sehr viel unterwegs mit Öffis, weil ich auch sehr viel nach Linz und Wels und Umgebung fahre und ich bin ahm recht musikalisch unterwegs, aber auch sportlich und eben ich bin sehr sozial, also ich mache sehr viele soziale Projekte.

I: Okay, also wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S5: Sehr wichtig.

I: Okay. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S5: Hab ich, ja.

I: Und was verstehst du unter Mobilität?

S5: Ahm...

I: Also wie würdest du das erklären?

S5: Mobilität... ahm... Mobilität würd ich erklären als wie ahm, dass man eine einfache Verbindung von einem Ort zu einem anderen hat.

I: Mhm.

S5: Oder von jemandem zu einem anderen also.

I: Okay mhm. Ahm welche Verkerhsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S5: Den Bus.

I: Mhm. Warum verwendest du dieses Verkehrsmittel?

S5: Weil ich ahm, also ich könnte auch jeden Tag mit dem Moped eigentlich rein fahren, aber ich nehm hald einfach den Bus her, weil ich hab den ahm ich hab ja

das Jugendnetzticket und ich, wenn schon ein Bus fährt, dann nutze ich den natürlich auch.
I: Okay.
S5: Und genau.
I: Okay. Hast du selber entschieden, dass du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S5: Ja hab ich.
I: Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S5: Ahm ganz viel Zug, ahm Straßenbahn, Bus, Moped, Auto.
I: Okay.
S5: Genau.
I: Und wenn du fort gehst?
S5: Ahm Zug und Auto.
I: Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S5: Ahm alle, die ich jetzt aufgezählt habe, oder?
I: Mhm.
S5: Weil ich nehme sehr viel, also ich verwende ganz viele Öffis, weil ich finde auch, dass das für die Umwelt besser ist. Ich fahre nicht gern mit dem Auto irgendwo hin oder lass mich gerne wo hinfahren.
I: Mhm okay.
S5: Ja genau.
I: Ahm bist manchmal mit dem Fahrrad unterwegs?
S5: Selten.
I: In deiner Freizeit? Selten, okay. Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S5: Hm ahm, durch das, dass ich das Jugendnetzticket habe nur für den Tank fürs Moped und das sind 7 Euro im Monat.
I: Okay und wer bezahlt das?
S5: Das bekomm ich, das bezahl ich von meinem Taschengeld.
I: Okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S5: Der Zug.
I: Okay. Hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S5: Ja und zwar weil ich ahm in Linz bei in einem Büro nebenbei meine sozialen Projekte mache.

I: Mhm.
S5: Und ich fahr eben da zweimal in der Woche nach Linz oder eben nach Wels auch viel oder fahr auch ganz oft nach Freistadt.
I: Mhm.
S5: Und deswegen fahr ich ganz viel mit dem Zug beziehungsweise auch mit dem Bus weiter, falls der Zug jetzt nicht an der Station landet die was ich jetzt genau brauche.
I: Okay und was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?
S5: Hm ahm… [lacht] was beeinflusst meine Verkehrsmittelwahl? Ahm… [längere Pause] Schule, und vor allem auch an welchem Wochentag das ist. Also es kommt ja… am Sonntag fahren eben nicht so viele Zuge ahm Züge zu jeder Zeit und ja genau.
I: Gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S5: Hm… eigentlich nicht, also ich bin nicht, also wenn ich wo hinfahre, dann ich recht unabhängig von meinen Eltern und deswegen entscheide ich das eigentlich für mich ganz alleine.
I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S5: Auto. [lacht]
I: Mhm. Und Geschwister, falls du welche hast?
S5: Hab ich keine, also einen. [lacht]
I: Okay. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S5: Eins.
I: Eins okay. Wofür wird das verwendet?
S5: Für alles eigentlich, also meine Eltern fahren sehr viel und deswegen für die Arbeit, für alles und mein Vater hat hald noch ein Firmenauto.
I: Okay. Verwenden sie auch andere Verkehrsmittel als das Auto?
S5: Eigentlich nicht, nein.
I: Nicht, okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S5: Sehr wichtig.
I: Mhm. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S5: Ahm, ich bin eigentlich sehr durch das, dass ich sehr viel herumfahre, hab ich schon sehr viele Erfahrungen gemacht, eigentlich auch gute, weil ich mich

schon gut auskenne.
I: Mhm.
S5: Aber eben, ich hab oft die Erfahrung gemacht, dass eben der Bus, eben manchmal leicht später kommen kann und deswegen, dass dann der darauffolgende Zug nicht erwischt werden kann.
I: Okay mhm. Ahm bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S5: Nein.
I: Okay. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S5: Ahm nebenbei meine Hobbys ausführen können, vor allem auch das, was ich nebenbei mache, also meine sozialen Projekte machen…
I: Mhm.
S5: …und vor allem mit Freunden treffen…
I: Mhm.
S5: …und genau.
I: Okay. Ahm hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S5: Ja und zwar ahm möchte ich auf jeden Fall bald mal alleine wo hinfliegen können…
I: Mhm.
S5: …was ich auch glaube, dass ich kann, weil ich bin bis jetzt jedes zweite Jahr mit meinen Eltern wo hingeflogen…
I: Mhm.
S5: …und da hab ich mich auch immer ausgekannt, also das möchte ich.
I: Okay.
S5: Genau.
I: Hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S5: Auf jeden Fall, ja.
I: Mhm. Hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S5: Eben durch das, dass ich mit ganz vielen Öffis fahre.
I: Okay.
S5: Also und nicht auf Auto angewiesen bin…
I: Mhm.

S5: …beziehungsweise Moped.
I: Und beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen auf irgendeine Art und Weise?
S5: Schon ja, vor allem wenn ich ahm ins Büro fahre nach Linz und eben Termine habe mit meine ahm mit den anderen Leuten, die was jetzt ins Büro fahren und eben durch das, wenn ich am Sonntag hinfahren muss, dass dann eben nicht jeder Zug zu jedem, zu jeder Zeit fährt, eher…
I: Okay, aber beeinflusst du durch das, dass du jetzt den Zug nimmst andere Leute damit?
S5: [längere Pause] ahm… beeinfluss ich andere Leute?
I: Also durch dein Verhalten im Verkehr, dass du andere Leute irgendwie beeinflusst damit? [kurze Pause] Was glaubst?
S5: [lacht] Ahm… [längere Pause] ich weiß nicht.
I: Okay, nein kein Problem. Ahm was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S5; Ahm ich finde, dass ahm gut ist, dass eben da Tummelplatz hinten, dass das sozusagen die Hauptzentrale mit den ganzen Bussen ist. Was ich nicht so gut finde ist, dass die Busse teilweise richtig vollgestopft sind und dass die Kinder eben im Bus stehen müssen, was ich eigentlich nicht für…
I: Und so im ganzen Bezirk…
S5: …gut finde.
I: …nicht nur auf die Stadt Schärding?
S5: Im ganzen Bezirk finde ich ist es eigentlich ganz gut durch die ganzen Haltestellen und durch das, dass ich auch von anderen mitbekommen habe, dass viele mit dem Bus herfahren können…
I: Okay.
S5: …also ja.
I: Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt in Schärding?
S5: In Schär… also?
I: Im Bezirk.
S5: Im Bezirk Schärding zum Teil eher, also.
I: Ahm wie müsste der öffentliche Verkehr sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?

S5: Ich weiß, dass das zwar schwierig ist, aber ich finde, dass ahm vor allem die Leute, die was jetzt vielleicht ahm im Bezirk Schärding fahren, die was jetzt weiter weg sind, dass einfach sitzen können und nicht stehen müssen, falls was passiert eben beim Busfahren und dass die, also was mir auch oft aufgefallen ist, dass hald oft sich Leute einfach nicht so gut auskennen, weil sie noch nie in Schärding waren, dass einfach die Haltestellen angesagt werden oder…

I: Mhm.

S5: …angegeben werden in Schärding.

I: Mhm okay. Ahm was müsste sich ändern, damit du öfter noch öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?

S5: Ahm… ja eigentlich nehm ich nur öffentliche Verkehrsmittel her.

I: Okay.

S5: Also ja.

I: Also passts. Ahm was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?

S5: Ahm… [längere Pause] ich glaube bei mir liegt es daran, dass ich eben am Kreuzberg oben wohne und das recht ein steiler Berg ist und dass ich dann nicht einfach rauf fahren möchte. [lacht]

I: Okay. Ahm würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, die das Verkehrsmittelangebot betreffen im Bezirk?

S5: Auf jeden Fall, ja.

I: Okay. Willst du den Führerschein machen?

S5; Ja. [lacht]

I: Warum ist es so wichtig, den Führerschein zu machen oder zu haben?

S5: Weil ich vor allem ahm daheim, weil meine Eltern eben nicht so viel Zeit haben und ich für meine Eltern eben auch Erledigung machen möchte und das geht eben gut mit einem Auto.

I: Okay.

S5: Dass ich einfach sozusagen kein eigenes Auto habe, aber einfach mal fahren kann für meine Eltern.

I: Okay.

S5: Und für die Familie daheim.

I: Wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?

S5: Nicht recht wichtig. [lacht]

I: Okay. Ahm was ist dir an einem Auto wichtig? Falls du dir jetzt eines kaufen würdest, auf was würdest du schauen?
S5: Hm.
I: Was muss es haben?
S5: Es muss fahren können. [lacht]
I: Okay.
S5: Es, es… also ich habe auch zum Beispiel bei der Mopedwahl nur darauf geschaut, dass es wirklich fahren kann, also ich hab jetzt nicht auf äußerliche Bedingungen geschaut, das gar nicht, also mir ist es wirklich wichtig, dass ich einfach von A zu B komme.
I: Okay, mhm. Ahm willst du den Motorradführerschein machen?
S5: Nein. [lacht]
I: Warum nicht?
S5: Weil ich den einfach nicht brauche, weil ich sowieso ahm viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahre und auch noch den Autoführerschein mache, da brauch ich nicht zusätzlich noch den Motorradführerschein.
I: Okay. Ahm stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mitfahrer im PKW bzw. Mopedfahrer. Welchem würdest du dich zuordnen? Welchem Mobilitätstyp?
S5: Hm was war der erste nochmal?
I: War Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger.
S5: Okay die, den da.
I: Okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten? Kurz.
S5: Für relativ gut eigentlich. [lacht]
I: Mhm. Ahm genau, willst du noch irgendetwas zum Thema sagen?
S5: Hm nein eigentlich hab ich alles gesagt.
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S5: Ja eben, ob ich wen damit beeinflusse, das ist mir schwer gefallen, sonst eigentlich nicht.
I: Okay super. Danke für die Mitarbeit.

Interview 6

S6: Schüler 6 (männlich)

I: Wie heißt du?

S6: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S6: 15 Jahre.

I: Woher kommst du?

S6: Aus St. Marienkirchen.

I: Mhm. Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S6: An Bus ja.

I: Gibt es Radwege?

S6: Ja.

I: Was machst du in deiner Freizeit?

S6: Ahm mit Freunden treffen und Fußball spielen.

I: Mhm. Wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten für die du mobil sein musst?

S6: Ich glaub ziemlich wichtig.

I: Mhm. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S6: Ja.

I: Und was verstehst du unter Mobilität?

S6: Hm, dass man fast immer überall sein könnte.

I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S6: Bus oder hie und da das Moped.

I: Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

S6: Das Moped, wenn ich den Bus nicht erwische.

I: Mhm.

S6: Und den Bus einfach, weil‘s am praktischsten ist.

I: Hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?

S6: Ja.

I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?

S6: Hm, also beim Auto mitfahren und sonst eh nur Moped, Fahrrad und Bus.

I: Mhm und wenn du fortgehst?

S6: Auto.

I: Okay. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

S6: Es kommt hald drauf an auf die Distanz welches man dann hernimmt.
I: Okay. Ahm bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S6: Ja.
I: Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S6: Gar keins.
I: Keins okay. Ahm was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S6: Moped.
I: Das Moped, okay. Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, wieso du diese Verkehrsmittel verwendest oder das Moped?
S6: Ja, um schneller am Ziel zu sein.
I: Okay. Und was beeinflusst das noch, deine Verkehrsmittelwahl?
S6: Ja die Distanz.
I: Okay. Und gibt‘s Personen, die vielleicht die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S6: Ja also, wenn wir jetzt mehrere Leute sind, dass man eher mit dem Auto fährt statt mit dem Moped.
I: Mhm.
I: Okay und wer wäre das? Welche Personen beeinflussen das?
S6: Ja also mit dem Auto fährt grad meine Mama daheim, ja und sonst eigentlich nichts.
I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S6: Auto.
I: Mhm. Und deine Geschwister, falls du welche hast?
S6: Ahm Moped, Roller, also ahm Moped, Fahrrad und Auto.
I: Okay. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S6: Zwei.
I: Und wofür wird das Auto verwendet, das Auto?
S6: Täglich.
I: Für welche Wege?
S6: Ahm Arbeit, Einkaufen, eigentlich alles fast.
I: Ahm hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto? Eigenes.
S6: Also die den Autoführerschein haben, ja.
I: Okay. Ahm verwenden sie auch noch andere Verkehrsmittel als das Auto?

S6: Fahrrad hie und da.
I: Mhm. Und wofür wird das verwendet dann?
S6: Kurze Wege, zum Beispiel nach Suben.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S6: Schon sehr wichtig.
I: Und kannst du dann Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S6: [längere Pause] Hm fällt mir jetzt nichts grad ein, nein.
I: Okay. Ahm bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S6: Nein.
I: Und welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S6: [längere Pause] Ja eigentlich nur, dass man da nachkommt, wo man sein will.
I: Okay. Ahm hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S6: Nein.
I: Nein, okay. Ahm hast du dir schon mal schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht bei deiner Verkehrsmittelwahl?
S6: Ja.
I: Mhm. Und wie könntest du umweltschonender unterwegs sein?
S6: Kurze Distanzen statt mit dem Moped mit dem Fahrrad fahren.
I: Mhm okay. Und beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S6: Nein.
I: Ahm was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S6: Ahm es ist eigentlich gut, weil wir brauchen jetzt nicht irgendwie eine U-Bahn, weil Schärding relativ klein ist.
I: Mhm.
S6: Dass ist eig… man kommt eigentlich eh überall hin.
I: Mhm. Also werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S6: Ja.
I: Ahm wie müsste der öffentliche Verkehr sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?

S6: Es passt eigentlich alles.
I: Okay. Ahm würdest du wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, was jetzt das Verkehrsmittelangebot betrifft?
S6: Nein.
I: Okay. Ahm willst du den Führerschein machen?
S6: Ja.
I: Warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S6: Ahm weil man dann, auch wenn es regnet zum Beispiel, dass man nicht nass wird wie beim Moped fahren.
I: Mhm.
S6: Und dann hat man hald das Auto.
I: Mhm. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S6: Sehr wichtig.
I: Mhm. Und was an einem Auto ist dir wichtig? Also falls du jetzt eins kaufen würdest, ahm worauf würdest du achten?
S6: Das Aussehen.
I: Mhm.
S6: Und ja, dass hald auch eben, dass es kein Mini ist oder so, sondern dass einfach auch genug Leute Platz haben.
I: Okay. Und warum ist dir das Aussehen wichtig?
S6: Einfach für mich selbst, weil dass man sich auch daran freuen kann.
I: Okay. Willst du den Motorradführerschein machen?
S6: Vielleicht.
I: Okay. Warum?
S6: [lacht] Einfach so.
I: Okay. Ahm stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte ist Mitfahrer im PKW oder Mopedfahrer. Welchem Mobilitätstyp würdest du dich zuordnen?
S6: Eher dem dritten.
I: Okay, also Mitfahrer im PKW und Mopedfahrer.
S6: Ja.
I: Okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S6: Also ich bin sehr viel unterwegs.

I: Mhm.
S6: Und dass ich fast schon ein bisschen zu viel Moped fahre.
I: Okay. Ahm du bist jetzt fast nicht auf Zug eingegangen. Wieso, woran liegt das?
S6: Hm.
I: Oder Bus.
S6: Ich fahre nur sehr selten Zug, weil das ist glaub ich ein bis zweimal im Monat höchstens.
I: Mhm.
S6: Dass ich Zug fahre.
I: Okay. Und wieso fährst du nicht mehr mit dem Zug?
S6: Weil nach Passau fahr ich entweder mit dem Auto.
I: Mhm.
S6: Oder sonst überall komme ich mit dem Moped auch hin.
I: Okay. Ahm willst du noch irgendwas zum Thema sagen?
S6: Nein.
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S6: Teilweise, zum Beispiel das mit dem Moped, ah Motorradführerschein.
I: Okay passt. Danke für deine Mitarbeit.

Interview 7

S7: Schülerin 7 (weiblich)

I: Okay, fangen wir mal an. Wie heißt du?

S7: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S7: 15.

I: Woher kommst du?

S7: Aus Raab.

I: Mhm. Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S7: Nein nicht wirklich, also es gibt hauptsächlich die Verbindung Raab-Schärding und Raab-Ried.

I: Mhm.

S7: Sonst gibt’s eigentlich nichts.

I: Gibt es Radwege?

S7: Viele, ja.

I: Mhm. Was machst du in deiner Freizeit?

S7: Ja eh gern Rad fahren eben, weil mit meinem Papa nutzen wir die Wege auch viel.

I: Mhm. Wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S7: Ja weiß ich nicht, hab ich nicht wirklich, also so shoppen fahren oder so sind wahrscheinlich die häufigsten.

I: Mhm.

S7: Aber sonst eigentlich gar nichts.

I: Okay. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S7: Nein.

I: Was verstehst du unter Mobilität?

S7: Ja einfach, dass ich so die Freiheit habe, dass ich überall hinkommen kann, wo ich will und wann ich will.

I: Mhm okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S7: Ahm ja Bus.

I: Mhm.

S7: Manchmal den Zug und das Rad.

I: Okay. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S7: Ja also das Rad nehm ich her, damit ich zur Bushaltestelle komme, den Bus nehm ich her, damit ich zur Schule komme und meistens nehme ich den Zug her, damit ich von der Schule wieder heimkomme.
I: Okay. Und hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?
S7: Ja.
I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S7: Meistens nehm ich den Zug, eben für shoppen fahren oder so und hald das Rad.
I: Mhm. Und wenn du fortgehst?
S7: Auto. [lacht]
I: Okay. Und warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S7: Ja weil sie einfach am praktischsten sind für die Sachen, für die ich sie brauche.
I: Okay. Ahm bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S7: Ja… [unverständlich].
I: Mhm. Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S7: Ganz wenig, weil wir haben ja so ein Jugendticket für unsere normale Schulstrecke, das hat einmal 12 Euro gekostet und sonst nehm ich eh fast gar nichts her.
I: Okay. Und wer bezahlt das?
S7: Meine Eltern.
I: Okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S7: Zug.
I: Zug. Und hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S7: Ja weil’s einfach am schnellsten geht.
I: Mhm. Und was beeinflusst die Verkehrsmittelwahl noch?
S7: Ja eben die Möglichkeit, dass man es überhaupt hat wahrscheinlich.
I: Mhm. Ahm gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S7: Meine Freunde.
I: Mhm, sonst noch wer?

S7: Nicht wirklich, nein.
I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S7: Auto.
I: Mhm. Und deine Geschwister, falls du welche hast?
S7: Ahm ja, weiß ich nicht, zählt U-Bahn? Also die studieren beide in Wien, also…
I: Okay.
S7: …hauptsächlich die U-Bahn.
I: Okay. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S7: Zwei.
I: Mhm. Wofür wird das Auto verwendet?
S7: Ja damit meine Eltern in die Arbeit kommen, für's Einkaufen fahren, solche Sachen.
I: Mhm. Und hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein hat auch ein Auto?
S7: Nein. Meine Schwestern haben kein Auto.
I: Okay. Ahm verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto, also deine Eltern jetzt?
S7: Ja mein Papa tut sehr viel Rad fahren.
I: Mhm. Und wofür?
S7: Ja eben so kurze Strecken, wie nur kurz zum Bäcker fahren oder so.
I: Mhm, okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S7: Schon gescheit wichtig.
I: Mhm. Ahm kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S7: Eben weil ich noch zu jung bin, dass ich zum Beispiel ein eigenes Auto habe.
I: Mhm. Und sonst? Was ist schwierig manchmal am selbstständig unterwegs, wohin fahren?
S7: [lacht] Eh eigentlich nur das mit dem Alter.
I: Mhm. Ahm bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S7: Ja, zu Freundinnen zum Beispiel.
I: Mhm. Und welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S7: Das Erleben.
I: Mhm. Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, andere

Verkehrsmittel zu benutzen?
S7: Ja ich glaub am Land gibt’s nicht so viele Verkehrsmittel. [lacht]
I: Mhm okay. Ahm hast du dir schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht bei der Verkehrsmittelwahl?
S7: Gar nicht, nein.
I: Okay. Hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S7: Ja eben viel mit dem Rad fahren wahrscheinlich, aber das ist hald auch für lange Strecken nicht möglich.
I: Mhm. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S7: Ich glaube nicht.
I: Okay. Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S7: So finde ich es eigentlich im Großen und Ganzen ganz gut, weil es auch viele so kurz, wie nennt man das keine Ahnung, kurze Busverbindungen hald gibt.
I: Mhm.
S7: Aber ich hab mich da jetzt noch nicht so umfassend damit beschäftigt.
I: Okay. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S7: Ja.
I: Okay. Ahm wie könnte man das noch jugendgerechter gestalten?
S7: Ja weiß ich nicht. Für spezielle Strecken zum Beispiel mehr Busse einsetzen zum Beispiel.
I: Mhm. Ahm ja und wie müsste eben der öffentliche Verkehr sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken?
S7: Ja dass über, zum Beispiel Raab-St. Roman oder so, da gibt’s gar keine Verbindung, dass einfach spezielle Verbindungen verstärkt werden.
I: Mhm okay. Ahm was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S7: Ja ist für mich ziemlich unmöglich, sag ich jetzt einmal, weil das einfach zu weite Strecken sind.
I: Mhm.
S7: Für das, dass man mit dem Rad fährt.
I: Mhm. Ahm würdest du wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, die das Verkehrsmittelangebot betreffen?
S7: Ich weiß nicht, ob ich da so sinnvoll wäre dafür, aber nein.
I: Okay. Willst du den Führerschein machen?

S7: Ja.
I: Und warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S7: Ja, weil ich dann hinfahren kann wo ich will und wann ich will.
I: Mhm. Willst du den L17 oder ahm 18?
S7: Ich mache den L17.
I: L17 okay. Hast du schon angefangen damit?
S7: Ja.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S7: Sehr wichtig. [lacht]
I: Sehr wichtig. Und was an einem Auto ist dir wichtig, falls du jetzt eins kaufen würdest?
S7: Dass es gut ausschaut. [lacht]
I: Okay. Warum?
S7: Weiß ich nicht, weil das cool ist, wenn man ein schönes Auto hat.
I: Okay. Willst du den Motorradführerschein machen?
S7: Nein.
I: Warum nicht?
S7: Gibt mir nichts, wenn ich mit einem Motorrad fahre.
I: Okay. Ahm stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste Typ ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mitfahrer im PKW oder Mopedfahrer. Welchem würdest du dich jetzt zuordnen, wie es gerade ist?
S7: Dem letzten, [sehr leise gesprochen] also dem ersten.
I: Also Mopedfahrer und Mitfahrer im PKW?
S7: Ja.
I: Okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S7: Wie ist das gemeint?
I: Wie du es siehst?
S7: Ja.
I: Wie würdest du es beschreiben kurz oder bewerten eben.
S7: Ja was ist mit meinem Mobilitätsverhalten gemeint?
I: Ja wie, welche Verkehrsmittel du verwendest.
S7: Ach so. Ja weiß ich nicht, also ich probiere, dass ich irgendwie schau, dass irgendwie so schnell wie möglich hald geht und ja. Mehr schau ich eigentlich

nicht.
I: Okay, also es muss schnell gehen?
S7: Ja.
I: Passt. Ahm den Bus hast du fast gar nicht erwähnt, woran liegt das?
S7: Ja eben, weil es keine gescheiten Verbindungen wirklich gibt.
I: Mhm, okay. Willst du sonst noch was zum Thema sagen?
S7: Nein.
I: Nein, okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S7: Ja eben die mit dem Mobilitätsverhalten, wie ich…
I: Okay.
S7: …das beschreiben täte.
I: Okay, super. Danke für deine Mitarbeit.
S7: Bitte.

Interview 8

S8: Schülerin 8 (weiblich)

I: So. Wie heißt du?

S8: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S8: 16.

I: Woher kommst du?

S8: Schardenberg.

I: Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S8: Nein.

I: Gibt es Radwege?

S8: Ahm nein, aber… nein eigentlich, ich glaub nicht so direkt.

I: Okay. Ahm was machst du in deiner Freizeit?

S8: Ahm ja Freunde treffen, bei der Musik bin ich aktiv.

I: Mhm.

S8: Einen Chor haben wir in Schardenberg.

I: Mhm.

S8: Ja.

I: Okay. Ahm wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten für die du mobil sein musst?

S8: Ja schon eigentlich wichtig, aber in Schardenberg gibt’s hald nicht so viel [unverständlich], mit dem Moped geht’s, aber…

I: Mhm.

S8: …mit dem Bus geht’s nicht.

I: Okay, jetzt eh schon die nächste Frage. Ahm hast du den Mopedführerschein gemacht?

S8: Ja.

I: Ahm was verstehst du unter Mobilität?

S8: Ja, dass man jederzeit wohin fahren kann, wenn man möchte.

I: Mhm okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S8: Moped, Bus oder mit meinem Nachbar, weil der ist Lehrer in der Berufsschule.

I: Mhm.

S8: Da kann ich mit dem Auto mitfahren.

I: Okay. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S8: Ahm das Moped verwende ich, weil ich schneller in der Schule bin und schneller wieder daheim.
I: Mhm.
S8: Mit dem Bus muss ich fahren, wenn kein anderer fährt.
I: Mhm.
S8: Und fahre ich eigentlich nicht so gerne, weil er komplett überfüllt ist.
I: Mhm.
S8: Und manchmal hat man hald keinen Platz nicht und dann mag ich hald auch nicht so gerne mitfahren.
I: Mhm.
S8: Und mit meinem Nachbar fahre ich hald, weil es praktisch ist.
I: Mhm.
S8: Und ja.
I: Hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?
S8: Ja.
I: Mhm. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S8: Moped.
I: Mhm. Ahm wenn du fortgehst?
S8: Mama, Papa, Auto. [lacht]
I: Okay. Ahm warum verwendest du dieses Verkehrsmittel?
S8: Weil es zum Beispiel, wenn man am Abend auf ein Fest geht, da fahren selten Busse hin.
I: Mhm.
S8: Und da muss man sich’s auch, wenn dann selber organisieren, also mit dem öffentlichen Netzwerk kommt man da überhaupt nicht…
I: Mhm.
S8: …das ginge gar nicht.
I: Mhm. Und jetzt mit dem Moped, wieso bist mit dem Moped unterwegs in der Freizeit?
S8: Da kann man nichts trinken, also wenn fortgehen meine ich jetzt oder?
I: Nein in der Freizeit allgemein.
S8: Ach so in der Freizeit. Ahm ja, es einfach praktisch ist.
I: Mhm.

S8: Weil ich einfach selber fahren kann.
I: Mhm.
S8: Und dann muss mich niemand hinfahren.
I: Mhm.
S8: Oder holen. Und dann geht das hald gut.
I: Okay. Bist du auch manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs in der Freizeit?
S8: Ganz selten.
I: Mhm. Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S8: Ahm nicht so viel, also mein Papa zahlt mir zum Beispiel den Sprudl.
I: Mhm.
S8: Und ahm ja ich hab das Oberösterreichticket…
I: Mhm.
S8: …das zahlt man ja für das ganze Jahr.
I: Mhm.
S8: Das weiß ich jetzt nicht, wie viel dass das genau ist.
I: Mhm.
S8: Und so gebe ich eigentlich dann für Verkehrsmittel nichts aus.
I: Mhm okay.
S8: Also ich hab eben das Jahresticket dann.
I: Mhm. Ahm was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S8: Derweil noch das Moped.
I: Mhm. Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S8: Nein.
I: Okay.
S8: Ich schätze einfach, weil es praktisch ist und.
I: Mhm. Was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?
S8: Ahm das Wetter.
I: Mhm.
S8: Weil wenn es schirch ist, kann ich nicht mit dem Moped fahren.
I: Mhm.
S8: Und ja, beim Bus ist es hald, finde ich, also bei uns ist es voll schlimm, wenn man keinen Platz nicht im Bus hat und das eigentlich voll gefährlich ist, wenn du

die ganze Zeit stehen musst…
I: Mhm.
S8: …und nicht anschnallen oder sonst irgendwas…
I: Mhm.
S8: … dann fahr ich hald auch nicht so gern mit dem Bus…
I: Mhm.
S8: …weil es einfach voll ungut ist.
I: Mhm.
S8: Gemütlichkeit.
I: Mhm okay. Ahm gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S8: Ja, wenn irgendwer wohin fährt, wo ich auch hin muss, dann fahr ich hald mit denen mit. Aber jetzt nicht so konkrete, sondern…
I: Mhm, okay. Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S8: Auto.
I: Mhm. Und deine Geschwister, falls du welche hast?
S8: Ahm ja auch… also die hat jetzt schon den Führerschein, also auch Auto.
I: Mhm.
S8: Und manchmal fährt hald der Papa auch mit dem Moped, wenn's hald das, wenn es sich nicht ausgeht, wenn meine Schwester ein Auto braucht, damit sie in Nachtdienst fahren kann.
I: Ahm wie viele Autos habt ihr daheim?
S8: Zwei.
I: Zwei okay. Ahm wofür wird das verwendet, das Auto, oder die zwei?
S8: Ahm zum Arbeit fahren.
I: Mhm.
S8: Also meine Eltern arbeiten in Schärding.
I: Mhm.
S8: Und ahm Nachhilfe fahren, Musikstunde fahren.
I: Mhm.
S8: Meine Mama ist Hebamme, also braucht sie es auch für Nachbetreuungen.
I: Mhm.
S8: Und zum Shoppen fahren.
I: Mhm.
S8: Und eigentlich alles.

I: Mhm. Ahm hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto?
S8: Nein.
I: Okay. Verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto?
S8: Ja eben, wie gesagt, das Fahrrad.
I: Mhm.
S8: Oder Moped.
I: Und für welche Wege? Oder wofür?
S8: Ahm zum Beispiel im Sommer fährt der Papa auch ganz oft mit dem Fahrrad in den Nachtdienst.
I: Mhm.
S8: Oder ahm gach einkaufen.
I: Mhm.
S8: Oder sonst irgendwas.
I: Mhm.
S8: Ja.
I: Okay. Wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S8: Also das ist mir voll wichtig, weil ich denke mir, es ist einfach wichtig, dass man selbst, wenn man selbstständig werden will, dass man sich selbstständig, also dass man mobil ist, dass man sich fortbewegen kann.
I: Mhm. Ahm kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S8: Ja, wenn das Moped kaputt wird während dem Fahren. [lacht]
I: Mhm.
S8: Und ahm ja das hängt dann auch wieder voll mit dem Wetter zusammen, weil wenn es voll zu regnen anfinge oder so, dann kannst du mit dem Moped, dann solltest du vielleicht nicht mehr fahren.
I: Mhm.
S8: Und dann ist das dann schon ganz praktisch, wenn der Papa ein Auto daheim hat. [lacht]
I: Mhm, mhm okay. Also bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S8: Ja im Winter schon gescheit oft eigentlich.
I: Mhm.

S8: Und jetzt geht’s.
I: Okay. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S8: Dass ich mich mit Freunden treffen kann, dass ich meinen Aktivitäten nachgehen kann.
I: Mhm.
S8: Einfach Spaß haben.
I: Okay. Ahm hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S8: Nein, weil es eigentlich fast nicht möglich ist.
I: Mhm. Ahm hast du dir schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht bei deiner Verkehrsmittelwahl?
S8: Ja.
I: Okay. Welche?
S8: Ahm ich finde es, also bei uns am Land, es fahren zwar Busse, aber sie fahren so in langen Abständen und so unregelmäßig und man kann sich auch schlecht auf die verlassen…
I: Mhm.
S8: …es kommt einem manchmal vor, dass wir eine halbe Stunde später in die Schule kommen, gerade im Winter oder so…
I: Mhm.
S8: …nur, weil ein Bus kaputt ist, aber ich finde, da müssen sie hals schon vorher schauen und dann einen anderen Bus organisieren und…
I: Mhm.
S8: darum [unverständlich], weil sich einfach keiner so richtig auf die verlassen kann und die so unregelmäßig fahren, jetzt benutzt sie auch fast keiner.
I: Mhm.
S8: Jetzt fahren die eigentlich ein wenig umsonst.
I: Mhm.
S8: Ich mein, vielleicht fahren ein oder zwei Personen mit, aber täte es ein kleinerer Bus dann auch am Nachmittag.
I: Mhm.
S8: Wie so ein großer Bus, weil wie gesagt, es fährt fast keiner mit…
I: Mhm.
S8: …weil sich keiner auf die verlassen kann und nicht weiß…

I: Mhm, mhm.
S8: …wie und was.
I: Okay. Ahm hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S8: Ich probiere eigentlich, dass ich zum Beispiel, dass ich in die Musikprobe oder in Chor, dass ich zu Fuß gehe.
I: Mhm.
S8: Und das geht eigentlich, das sind 700 Meter oder so, das gehe ich eigentlich schon immer zu Fuß.
I: Mhm.
S8: Und ich schaue zum Beispiel immer dann, wenn wir mit dem Moped irgendwohin fahren, dass wir uns ein wenig zusammentun oder so.
I: Mhm.
S8: Oder wenn wir Marschprobe jetzt weiter, also im Nachbarort haben, wo man jetzt nicht direkt zu Fuß hingehen kann…
I: Mhm.
S6: …dass man sich zusammentut in Fahrgemeinschaften, …
I: Mhm.
S8: …dass nicht jeder alleine mit dem Auto fährt.
I: Okay. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S8: Nein ich glaube nicht, weil zum Beispiel, wenn wir mit der Familie wo hinfahren, dann fahre ich nicht extra mit dem Moped oder so.
I: Mhm.
S8: Da fahren wir ja gemeinsam.
I: Aber dass jetzt das, ahm speziell wie du unterwegs bist, dass das andere vielleicht beeinflusst irgendwie, in ihrem Verkehrsverhalten dann.
S8: [Kopfschütteln]
I: Nicht, okay. Ahm was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S8: Ja ich find’s ein bisschen wage, so es gibt eigentlich bei uns keine so richtigen Linienbusse, sondern ist hald einfach beim Schule fahren und wieder Heim fahren.
I: Mhm.
S8: Sonst benutzt die fast keiner.

I: Okay.
S8: Vielleicht noch fünf andere Leute, aber…
I: Mhm. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S8: Ja des geht so, ich täte es mir aber eher so, zum Beispiel so ein Jugendtaxi wünschen oder so.
I: Mhm.
S8: Was ja dann auch viel billiger ist, dass man schneller von Ort zu Ort oder so kommt, wenn die Eltern einmal nicht Zeit haben und sich trotzdem mit Freunden von einem anderen Ort treffen kann.
I: Mhm.
S8: Das hald dann auch kommt, wenn man es braucht und nicht der Bus irgendwann…
I: Mhm.
S8 …und dass man sich da voll schauen muss, sondern dass das aber hald auch leistbar für Schüler ist.
I: Okay. Ahm wie müsste jetzt der öffentliche Verkehr im Bezirk sein, um deine persönlichen Mobilitätsbedürfnisse zu decken? Wie wär‘s für dich perfekt, wenn’s wenn‘s wäre?
S8: Ja für mich wäre eigentlich so ein Jugendtaxi…
I: Mhm.
S8: …die perfekte Lösung, weil dann tut man sich ja auch mit Freunden zusammen, weil es sind dann meistens von einem Ort mehrere, die zum anderen Ort mögen.
I: Mhm.
S8: Und ahm, wenn man sich das dann auch noch aufteilt, dann ist es hald wirklich, sollte es hald nicht mehr so teuer sein. Und vielleicht kann man sich dann auch wieder so ein Jahresticket kaufen.
I: Mhm.
S8: Und das ist finde ich voll praktisch, weil dann muss man sich hald wirklich nicht auf die Zeiten so…
I: Mhm.
S8: …ist man nicht so angewiesen und dann kann man das, kommt man hald auch im ganzen Bezirk herum, wenn man es braucht.

I: Okay. Was müsste sich ändern um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S8: I bräuchte zuerst einmal eines. [lacht]
I: Okay, mhm.
S8: Also ich hab meines weggegeben, weil was ich vorher mit dem Fahrrad gefahren bin, gehe ich jetzt zu Fuß.
I: Okay. Ahm würdest du es wollen, mehr in Einstscheidungen eingebunden zu werden, die das Verkehrsmittelangebot betreffen?
S8: Also wir haben in Schardenberg so manchmal einen Workshop gehabt, was sich wir Jugendlichen mehr wünschen täten.
I: Mhm.
S8: Und das hab ich eigentlich voll cool gefunden, weil da haben sie hald uns direkt gefragt…
I: Mhm.
S8: …und da ist auch die Idee mit dem Jugendtaxi dann eben entstanden und ahm das finde ich schon gut, wenn uns da direkt die Leute fragen, weil wir wissen hald, was wir wollen.
I: Mhm.
S8: Und.
I: Okay, super. Ahm willst du den Führerschein machen?
S8: Ja ich bin gerade dabei, dass ich ihn mache.
I: Okay.
S8: L17.
I: Super. Ahm wieso ist es wichtig, den Führerschein zu haben?
S8: Ahm gerade bei uns, denke ich mir, ist es voll wichtig, weil in der Stadt steigst du in die nächste U-Bahn ein, dann kommst da hin, aber bei uns kannst du sonst später, das geht fast nicht ohne Auto, weil du kannst nicht, wenn du ins Krankenhaus musst…
I: Mhm.
S8: …dann kannst du ja nicht drei Stunden auf den Bus warten, oder so.
I: Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S8: Es ist schon wichtig, denke ich.
I: Mhm.
S8: Weil ja man kann jeder Jahreszeit und jeder, generell immer damit fahren.
I: Mhm. Und was an einem Auto ist dir wichtig?

S8: Ahm, dass man sitzen kann. [lacht]
I: Also wenn du jetzt eines kaufen würdest, auf was würdest du achten?
S8: Also ich denke, dass ich jetzt schon eher so auf ahm Elektroautos schauen täte.
I: Mhm.
S8: Und wir sind auch dabei, dass wir ein drittes Auto kaufen, weil meine Schwester in Deutschland dann in die Schule geht und da geht hald gar kein Bus hin, …
I: Mhm.
S8: …oder sonst irgendwas und der Papa braucht zum Arbeit fahren auch eines…
I: Mhm.
S8: …und meine Mama auch.
I: Mhm.
S8: Und ahm darum sind wir im überlegen, ob wir uns ein Elektroauto kaufen…
I: Mhm.
S8: …weil das hald für, wenn der Papa nach Schärding fährt und dann hald wieder heim, das passt hald genau.
I: Okay.
S8: Und ich denke mir, dass es jetzt schon wichtig ist, wenn es die Möglichkeit schon gibt, dass man so sparsam fährt, dass man diese auch dann nutzt.
I: Okay. Willst du den Motorradführerschein machen?
S8: Nein.
I: Warum nicht?
S8: Weil es mir zu gefährlich ist.
I: Okay.
S8: Ja ich hab nicht so Spaß glaub ich daran.
I: Mhm.
S8: Also, ich hab, für mich täte sich das nicht auszahlen, ich täte nicht so oft fahren, glaube ich.
I: Okay. Ahm stell dir vor es gibt drei Mobilitätstypen. Der erste Typ ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mopedfahrer und Mitfahrer im PKW. Welchem würdest du dich zuordnen?

S8: Der dritte, was wie?
I: Mopedfahrer und Mitfahrer im PKW, im Auto.
S8: Und der zweite war?
I: Fahrradfahrer.
S8: Ahm der dritte.
I: Dritte, okay. Wie würdest du abschließend dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S8: Ahm ich denke, dass man manchmal schon noch sparsamer fahren könnte und ahm, dass es aber bei uns eigentlich nicht anders geht, also es ginge schon vielleicht, aber dann müsste man alles so, wäre das so umständlich und so kompliziert mit den Bussen zum Fahren, dass du dann lieber sagst, ja ich fahre nicht.
I: Okay. Du hast jetzt ahm den Zug fast nicht erwähnt. Woran liegt das? Mit dem Zug fahren.
S8: Ahm wie was?
I: Das hast du jetzt die ganze Zeit nicht wirklich erwähnt, dass du mit dem Zug unterwegs bist, oder?
S8: Nein.
I: Woran liegt das?
S8: Ahm weil in Schardenberg gibt es keinen Zug. [lacht]
I: Okay, also.
S8: Wenn wir, naja wenn wir von der Schule, also wir Freundinnen nach Schule nach Passau fahren, fahren wir schon immer mit dem Zug eigentlich.
I: Mhm.
S8: Und dann werden wir hald von Passau abgeholt, weil von Schardenberg, da bleibt es sich wurscht, ob wir von Passau oder von Schärding.
I: Mhm, mhm.
S8: Ob wir abgeholt werden. Und ahm wenn wir jetzt von der Schule irgendwo hinfahren, dann fragen hald wir die Lehrer auch immer, ob wir bitte mit dem Zag fahren könnten…
I: Mhm.
S8: …weil eben bei uns viele das Oberösterreichticket haben…
I: Mhm.
S8: …und wenn wir mit dem Zug irgendwohin fahren, ist das hald meistens nach Linz.

I: Mhm.
S8: Und da finden es wir hald schon praktisch, wenn wir mit dem Zug fahren.
I: Mhm.
S8: Aber manche Lehrer weigern sich hald, weil sie denken, ja das ist so unzuverlässig und so.
I: Okay. Ahm Gibt es noch irgendwas, was du zum Thema sagen magst?
S8: Mir fällt nicht ein.
I: Nichts, okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S8: Nein.
I: Nicht. Okay, super. Ja danke für die Mitarbeit.

Interview 9

S9: Schülerin 9 (weiblich)

I: Okay. Wie heißt du?

S9: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S9: 16 Jahre.

I: Woher kommst du?

S9: St. Florian.

I: Mhm. Gibst es in deiner Heimatgemeinde gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S9: Also in meiner Gemeinde direkt nicht, also Bus haben wir hald.

I: Mhm.

S9: Aber sonst sind wir schon ziemlich abseits, aber in Schärding ist es dann leichter.

I: Mhm. Gibt‘s Radwege?

S9: Nein, eigentlich nicht so direkt die Radwege nicht, aber so versteckte Wege hald.

I: Okay. Ahm was machst du in deiner Freizeit?

S9: Ahm in meiner Freizeit tu ich gerne reiten, weil ich hab ein eigenes Pferd.

I: Mhm.

S9: Ich gehe auch gerne laufen und betätige mich sportlich und tu was mit Freunden.

I: Okay. Ahm wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S9: Ahm also mit Pferd muss ich mobil sein und das war eben, wie ich dann ein Moped gehabt habe war’s leichter, aber ansonsten hat mich hald meine Mama immer schon mit dem Auto fahren müssen.

I: Mhm. Ahm ja hast du den Mopedführerschein? Hast du eh schon beantwortet.

S9: Ja.

I: Was verstehst du unter Mobilität?

S9: Mobilität ist für mich, wenn ich ahm an keinen gebunden bin, also wenn ich selbst dorthin fahren möchte, wo ich jetzt gerade hinmöchte, zum Beispiel in die Schule, zu einer Freundin oder.

I: Mhm, mhm, okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S9: Entweder den Bus oder ich kann mit meinen Eltern mitfahren, weil sie in die Arbeit fahren oder mit dem Moped.
I: Und warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S9: Weil es eigentlich keine andere Möglichkeit nicht gibt, weil zu Fuß ist es zu lange und mit dem Rad ist es auch ein ganzschöner Weg.
I: Okay. Ahm hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?
S9: Ja.
I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S9: Ahm Moped, vor allem eigentlich Moped.
I: Mhm.
S9: Und mein Freund hat ein Auto, jetzt ist das da auch recht praktisch.
I: Okay und wennst fortgehst?
S9: Ahm Auto oder Bus, eben so, gibt's ja so Busse, die was man sich organisieren kann.
I: Mhm, okay. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel, in der Freizeit jetzt?
S9: Ahm damit ich dort hinkomme, wo ich sein möchte, also zum Beispiel, wenn ich jetzt zum Pferd möchte, dann nehme ich das Moped her damit dann auch dort sein kann und dass ich, ja.
I: Also wieso die und nicht andere?
S9: Weil ich da am schnellsten bin, was für mich möglich ist.
I: Mhm.
S9: Durch das, dass ich noch keinen Führerschein habe, bleibt mir nichts anderes wie das Moped übrig und mit dem Rad brauche ich doch länger und nachdem man doch ziemlich eingespannt ist, auch vor allem mit der Schule…
I: Okay.
S9: …tendiere ich zum Moped.
I: Mhm. Ahm bist du auch manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, in der Freizeit?
S9: Ja. Mit dem Bus vor allem, also auch in der Schule beim Heim fahren und so.
I: Mhm.
S9: Und mit dem Rad ab und zu, wenn ich mich sportlich betätige, aber wirklich nur wegen dem Sport eigentlich.
I: Okay. Ahm wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?

S9: Im Monat 5 Euro für den Mopedtank.
I: Mhm und wer bezahlt das?
S9: Ich selber.
I: Okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S9: Also derweil das Moped und sobald ich dann ein Auto habe und den Führerschein mache, also habe, dann wird es Auto sein.
I: Mhm. Hast du dir schon einem Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S9: Ahm ja, wie gesagt, weil man da einfach am schnellsten zum Ziel kommt.
I: Mhm und was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl noch?
S9: Eigentlich so habe ich mir noch nicht so viele Gedanken darüber gemacht.
I: Okay. Gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S9: Ja mein Freund, wie gesagt, wenn der kein Auto hätte, dann wären wir das nicht so…
I: Okay.
S9: …mobil.
I: Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S9: Autos.
I: Mhm. Und Geschwister, falls du welche hast?
S9: Ja einen kleinen Bruder, der ist 11. Der fährt hald nicht mit dem Auto, aber der fährt mit dem Rad recht viel.
I: Okay, mhm. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S9: Zwei.
I: Mhm. Wofür wird das Auto verwendet?
S9: Ahm ja eben, dass meine Eltern in die Arbeit kommen.
I Mhm.
S9: Dass wir unseren Hobbies nachgehen können, ich meine jetzt ist es leichter, durch das, dass ich ein Moped habe, aber davor hald und einfach für generell Freizeitaktivitäten.
I: Mhm. Also hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein hat auch ein Auto?
S9: Ja.
I: Okay. Ahm verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto?
S9: Moped und eben öffentlich wäre der Bus, den nehme ich auch her und mein

kleiner Bruder das Rad und ja.
I: Mhm mhm, okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S9: Sehr wichtig.
I: Mhm.
S9: Weil ich persönlich mag das gar nicht, wenn ich an wen gebunden bin da.
I: Mhm. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S9: Probleme direkt nicht, aber durch das, dass ich selber tanke und das auch selber bezahlen muss, ist hald das, was ich Taschengeld verliere im Monat.
I: Okay, mhm.
S9: Und es kann schon mal sein, dass ich weniger oder mehr brauche, aber Durchschnitt ist hald so 5 Euro.
I: Okay. Ahm bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S9: Es kommt darauf an, je nachdem wo ich hingebracht werden muss, zum Beispiel nach Münzkirchen. Ahm da tendiere ich schon eher zum Auto, weil mit dem Moped fährt man schon ganzschönes Zeitl, aber zum Beispiel der Stall, der ist in Suben und ich wohne in St. Florian, da oder in die Schule, Schärding da bin ich eigentlich nicht angewiesen.
I: Mhm. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S9: [lacht] Ahm… wie Zweck jetzt, also?
I: Ahm ja wieso, wofür bist du unterwegs?
S9: Eben wie schon gesagt für meine Hobbies, damit ich Freunde treffen kann, damit ich zu meinem Pferd kann, damit ich in die Schule kann, ja.
I: Okay. Also nicht auch einfach nur, weil das herumfahren lustig ist, oder so?
S9: Nein, nein auf keinen Fall, nein.
I: Sondern damit du wohin kommst. Okay. Hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S9: Ja, aber zum Beispiel Straßenbahn, aber die Möglichkeit haben wir gar nicht in Schärding u nd so haben wir eigentlich keine Alternativen nicht. Den Bus hald, aber den habe ich eh schon aufgezählt, den verwende ich auch und…
I: Mhm.
S9: …ja.

I: Ahm hast du dir schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht bei der Verkehrsmittelwahl?
S9: Ja… ja. [lacht]
I: Okay. Ja und hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S9: Zum Beispiel statt einmal mit dem Moped in die Schule fahren, mit dem Rad, auch wenn's länger dauert.
I: Mhm.
S9: Oder auch zu meinem Pferd mit dem Rad, auch wenn's länger dauert.
I: Okay. Ahm beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen?
S9: Ja, dass meine Mama, aber im positiven, dass meine Mama mich nicht mehr so viel Herumchauffieren muss.
I: Mhm. Ahm was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S9: Also ich finde für den Bezirk Schärding ahm passt's voll…
I: Mhm.
S9: Und weil wir haben ja doch Zugverbindungen auch und eben Buslinien und ja.
I: Mhm. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S9: Ja.
I: Okay. Ahm wie könnte man das Verkehrsmittelangebot jugendgerechter gestalten, noch besser für Jugendliche?
S9: Ja ich glaube wirklich jugendgerechter für Jugendliche in Schärding geht gar nicht, weil Schärding ist für Straßenbahnen und sowas einfach zu klein…
I: Mhm.
S9: …und sowas finde ich auch wird nicht benötigt und von daher finde ich, dass man da nicht viel ändern kann beziehungsweise muss, weil's passt.
I: Mhm. Also es passt eigentlich schon, der öffentliche Verkehr im Bezirk, für dich persönlich. Ahm genau. Was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S9: Dass ich zum Beispiel, wenn ich kein Moped hätte, dann täte ich öfter mit dem Rad fahren.
I: Mhm. Und was ahm wie müsste der öffentliche Verkehr sein, damit du den noch mehr verwendest?

S9: Ahm zum Beispiel, wenn Buslinien nicht so regelmäßig fahren würden.
I: Mhm.
S9: Da würde ich sicher mehr zum Rad greifen.
I: Okay. Ahm würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu sein, was das Verkehrsmittelangebot betrifft?
S9: Nein, eigentlich nicht.
I: Okay. Willst du den Führerschein machen?
S9: Ja ich bin schon dabei.
I: Beim L17 hald?
S9: Mhm.
I: Okay. Ahm warum ist es wichtig, den Führerschein zu haben?
S9: Damit ich eben mobil bin, eh so wie beim Moped, aber Moped habe ich hald doch einfach noch Einschränkungen auch.
I: Mhm.
S9: Und mit dem Auto dann nicht mehr.
I: Mhm. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S9: Ich glaube in der heutigen Zeit ist es sehr wichtig.
I: Mhm.
S9: Und ja.
I: Okay. Ahm was an einem Auto ist dir wichtig? Also stell dir vor, du würdest eines kaufen, auf was schaust du dann genau, was muss es haben?
S9: Also am Anfang, mein erstes Auto muss mal gar nicht viel haben, es soll einfach nur fahrtauglich sein.
I: Mhm.
S9: Das reicht, also so Grundfunktionen, was hald ein Auto hat, aber Sitzheizung und so was…
I: …brauchst nicht. Warum?
S9: Weil ich glaube, wenn man das erste Auto hat, das muss ich selber zahlen, das ist ein Grund.
I: Mhm.
S9: Und umso mehr Ausstattung, umso teurer ist es natürlich auch.
I: Mhm.
S9: Und das erste Auto muss jetzt noch nicht so… also so teuer sein, weil ich glaube, da fährt man noch öfter an, weil man doch noch nicht so der sichere

Fahrer ist…
I: Mhm.
S9: …und ich glaube man ärgert sich viel mehr, wenn man da ein teures Auto hat…
I: Mhm.
S9: …und da wo anfährt, als wie wenn es so was Billiges ist, und ja.
I: Okay. Ahm willst du den Moped ahm Motorradführerschein machen?
S9: Ja.
I: Warum willst den machen?
S9: Weil ich glaube, dass man viele Möglichkeiten hat, dass man die Welt bereisen kann und weil das sicher interessant ist.
I: Okay. So stell dir jetzt vor es gibt drei Mobilitätstypen. Der erste Mobilitätstyp ist ahm Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mitfahrer im PKW oder Mopedfahrer. Welchem würdest du dich zuordnen?
S9: Definitiv der dritte.
I: Okay. Ahm wie würdest du jetzt noch dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S9: Ahm wie bewerten? Also einfach so?
I: Was würdest da einfach dazu sagen?
S9: Ja ich glaube, ich könnte definitiv mehr mit dem Rad fahren, also umweltschonender.
I: Mhm.
S9: Aber ich glaube, nachdem bei mir ich nur kurze Strecken mit dem Moped absolviere, ist das okay.
I: Mhm.
S9: Und ansonsten schaue ich eigentlich schon immer, dass ich auch was ohne Moped oder Auto…
I: Mhm.
S9: …machen kann, also mit dem Bus fahren oder so.
I: Mhm.
S9: Und ja.
I: Okay. Ahm über den Zug hast du eigentlich nicht so viel gesagt. Woran liegt das?
S9: Weil ich ehrlich gesagt nicht so oft mit dem Zug fahre, weil höchstens nach

Passau.
I: Mhm.
S9: Mit Freundinnen shoppen, aber das war’s dann auch schon wieder.
I: Mhm, okay. Willst du noch irgendetwas zum Thema sagen?
S9: Von meiner Seite her passt’s.
I: Okay. Ahm ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S9: Ja also ich habe oft das Gefühl gehabt, dass ich nicht genau verstanden habe, auf was Sie jetzt hinauswollen.
I: Mhm.
S9: Aber ich glaube, das haben wir gut gelöst.
I: Okay passt. Ja super, danke für deine Mitarbeit.

Interview 10

S10: Schülerin 10 (weiblich)

I: Okay, fangen wir mal an. Wie heißt du?

S10: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S10: 16.

I: Woher kommst du?

S10: Eggerding.

I: Gibst es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S10: Eher nicht so, eher Bus hald, die was, weiß ich nicht, paar mal am Tag nach Schärding fahren und wieder zurück, aber sonst eigentlich nicht.

I: Mhm. Gibt es Radwege?

S10: Nein.

I: Was machst du in deiner Freizeit?

S10: Ahm ja ich bin bei einigen Vereinen dabei.

I: Mhm. Und wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S10: Ja also ich bin einem Turnverein in einem anderen Ort, da muss ich schon ziemlich mobil sein eigentlich und sonst muss ich hald immer nur so 2 Kilometer fahren.

I: Mhm. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S10: Ja.

I: Und was verstehst du unter Mobilität?

S10: Ja dass man hald immer zu der Zeit wo hinkommt, wo man wohin fahren muss. Also dass man keine Probleme hat, dass man wo hald nicht hinkommt, wo man hinfahren müsste, was weiter weg ist.

I: Mhm, okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S10: Bus.

I: Warum verwendest du diese Verkehrsmittel oder dieses?

S10: Weil’s am praktischsten ist, weil mich, ich wohne ziemlich weit weg von der Schule…

I: Mhm.

S10: …und da fährt sowieso immer ein Bus und das ist dann einfach das gescheitere.

I: Mhm. Ahm hast du selber entschieden, dass du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S10: Ja, aber es war eigentlich bei uns schon immer klar.
I: Mhm.
S10: Weil’s eigentlich keine anderen Möglichkeiten gibt, außer dass ich gefahren werde und das finde ich ziemlich unnötig. [lacht]
I: Mhm.
S10: Das täte auch keiner.
I: Mhm.
S10: Und Moped fahre ich höchstens manchmal, wenn ich Zeit habe.
I: Mhm. Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S10: Mein Moped. Wenn es regnet werde ich hald gefahren von meinen Eltern.
I: Mhm.
S10: Ahm.
I: Und wenn‘st fortgehst?
S10: Da werde ich von wem anderen gefahren meistens.
I: Mhm.
S10: Oder fahre hald mit einem Gemeinschaftsbus oder so.
I: Mhm. Und warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S10: Ja damit ich hald nicht selber fahren muss. [lacht] Weil, also wie ich auf Nacht fortgehe?
I: Beides, in der Freizeit oder auf Nacht.
S10: Ja in der Freizeit fahre ich hald meistens selber und auf Nacht, da ist es hald einfach das praktischste, wenn’st nicht selber fahren musst.
I: Mhm. Ahm bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S10: Ja mit dem Rad tu ich meistens nicht viel, außer höchstens mal zum Nachbar fahren oder so.
I: Mhm.
S10: Und öffentliche Verkehrsmittel nur wenn ich auf Passau fahre oder so, weil da fahre ich dann mit dem Zug, aber da muss ich auch zuerst mit dem Moped zum Bahnhof fahren.
I: Okay. Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S10: Zwischen 5 und 10 Euro.

I: Mhm.
S10: Für’s tanken.
I: Wer bezahlt das?
S10: Ich.
I: Mhm. Ahm was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S10: Ahm, ja eigentlich Bus, weil ich es jeden Tag brauche, aber sonst Moped.
I: Mhm. Hast du dir schon einem Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S10: Nein hab ich noch nicht. [lacht]
I: Mhm. Ahm was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?
S10: Ja ob es das hald gibt und ob es praktisch ist und schnell geht und ob es aufwendig ist…
I: Mhm.
S10: …oder nicht und ob es gemütlich ist.
I: Okay. Gibt es Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S10: Ja.
I: Welche?
S10: Weil im Bus, da fahren voll viele Freunde von mir mit…
I: Mhm.
S10: …und wenn ich da jetzt zum Beispiel da keine Freunde hätte oder so, dann täte ich öfter mit dem Moped fahren schätze ich.
I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S10: Auto.
I: Mhm. Deine Geschwister, falls du welche hast?
S10: Auto.
I: Okay. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S10: Drei.
I: Und wofür wird das verwendet?
S10: Ja also meine Oma und mein Opa haben eins, mit dem sie herumfahren, mein Papa hat eines mit dem er herumfährt und meine Mama hat eins, mit dem sie herumfährt.
I: Mhm. Für welche Wege verwenden sie das?
S10: Ja in die Arbeit oder Einkaufen oder weiß ich nicht, was sie so tun hald.
I: Mhm. Und hat jeder, der ahm bei euch daheim einen Führerschein besitzt auch

ein Auto?
S10: Nein, kein eigenes.
I: Ahm verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto… daheim?
S10: Traktor, aber ich weiß nicht ob das zählt. [lacht]
I: Naja, schon eigentlich. [lacht] Okay, sonst nur landwirtschaftlicher Traktor.
S10: Ja.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S10: Ich finde das schon gescheit wichtig, weil sonst ist das voll der Aufwand für die Eltern und die haben vielleicht auch nicht immer Zeit oder mögen dich jetzt nicht fahren.
I: Mhm. Und kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S10: Ja schon, weil ich weiß öfter nicht, wie ich da jetzt hinfinde, wo ich hinfahren möchte.
I: Mhm. Und sonst irgendwie Schwierigkeiten?
S10: Nein, eigentlich nicht.
I: Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S10: Nein.
I: Okay. Und welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S10: Dass man wo hinkommt.
I: Mhm, passt. Ahm hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S10: Nein, weil es bei uns nicht so viele Möglichkeiten gibt.
I: Mhm. Ahm hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S10: Ja schon, aber ich habe irgendwie trotzdem nicht wirklich was verändert.
I: Okay. Hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S10: Ja, noch seltener mit dem Moped irgendwohin fahren oder mehr zu Fuß gehen oder Rad fahren…
I: Mhm.
S10: Aber das ist meistens schon zu weit am Land.
I: Okay. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen irgendwie?
S10: Hmm, nicht wirklich. Also manchmal, wenn ich hald dann selber mit dem

Moped fahre, nehme ich wen mit…
I: Mhm.
S10: …aber.
I: Okay. Ahm, also glaubst nicht, dass das, dass du andere Leute damit beeinflussen kannst, wenn‘st irgendwie mit einem Verkehrsmittel häufig fährst, oder?
S10: [Kopfschütteln]
I: Nicht, okay. Ahm was ver… was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S10: Ja es gibt eigentlich nicht so viel, also es gibt Züge, aber du brauchst hald auch immer mal einen Bahnhof.
I: Mhm.
S10: Und Busse, aber die, ja mit denen kannst schon fahren, aber du brauchst hald einen Busausweis oder du musst ziemlich viel zahlen eigentlich, für das, dass du nicht lange fährst.
I: Mhm. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S10: Ich weiß es nicht, weil eigentlich brauche ich nicht mehr, wenn ich ein Moped habe, aber ich kann mir vorstellen, dass Leute, die keines haben, die haben dann Probleme.
I: Mhm. Ahm wie könnte man das Verkehrsmittelangebot jugendgerechter gestalten?
S10: Weiß ich nicht.
I: Okay. Ahm wie müsste der öffentliche Verkehr sein, damit es genau für dich passt?
S10: Ja zum Beispiel wäre ein Bahnhof in Eggerding ganz praktisch…
I: Mhm.
S10: …aber ich glaube nicht, dass man das irgendwie so machen kann.
I: Mhm, okay. Was müsste sich ändern, damit du öfter öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?
S10: Das geht glaub ich fast gar nicht eigentlich…
I: Mhm.
S10: …weil ich fahre in die Schule eh immer mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, aber wenn ich so irgendwie nur wohin fahre, so ein paar

Kilometer, so zwei, drei, dann brauche ich ihn eigentlich gar nicht.
I: Mhm, okay. Ahm was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S10: Ich müsste motivierter sein. [lacht]
I: Okay. Ahm würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu sein, was das Angebot an Verkehrsmitteln betrifft? Im Bezirk.
S10: Ja, alles nochmal bitte.
I: Ob du ahm mehr in Entscheidungen eingebunden sein möchtest? Welche Verkehrsmittel…
S10: Nein ich glaube…
I: …dass es jetzt gibt und dass sie was verändern täten, ob du da mitreden möchtest.
S10: Nein ich glaube eigentlich nicht, dass ich da…
I: Okay.
S10: …was Gescheites zusammenbrächte. [lacht]
I: Ahm willst du den Führerschein machen?
S10: Ja.
I: Warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S10: Weil ich dann auch immer selber herum fahren kann…
I: Mhm.
S10: …und nicht, auch nicht nur auf öffentliche Verkehrsmittel und die Zeiten, die fahren so gibt…dings…
I: Mhm.
S10: …und weil es einfach viel leichter ist, wenn du viel Gepäck oder so hast, dass das…
I: Mhm. Ahm machst du den L17 oder den Normalen?
S10: Normalen.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S10: Also ich finde es eigentlich schon gescheit wichtig, aber… ich bin jetzt, ich finde das Moped zum Beispiel auch voll cool.
I: Mhm.
S10: Es ist nur hald, im Auto hast noch mehr Platz und so kannst auch mehr Leute mitnehmen, das ist das.
I: Mhm.
S10: …und du kannst auch immer fahren, wenn du gerade willst.

I: Mhm, okay. Was ist dir an einem Auto wichtig?
S10: Dass es fährt.
I: Also wenn’st jetzt eines kaufen würdest, worauf würdest da schauen?
S10: Ja schon, dass es mir gefällt, aber es muss jetzt nicht irgendwie eine besondere Marke haben oder so.
I: Okay.
S10: Einfach, dass es für mi passt.
I: Mhm. Ahm willst du den Motorradführerschein machen?
S10: Ich glaube nicht.
I: Mhm. Warum nicht?
S10: Weil ich einfach glaube, das ist nicht so meines.
I: Okay. Ahm stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste Typ ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mitfahrer im PKW und Mopedfahrer. Welchem würdest du dich zuordnen?
S10: Der dritte.
I: Mhm, okay. Ahm wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S10: Ich weiß nicht, also es gibt schon, ich fahre eigentlich schon viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, es gibt schon welche, die weit mehr selber fahren, aber, also ich glaube es passt schon.
I: Mhm, okay. Ahm genannt hast eigentlich eh alle Verkehrsmittel, Bahn, Bus, Fahrrad, Moped und Auto. Ahm mit dem Zug, Zug hast nicht so viel erzählt.
S10: Weil das bei mir ziemlich umständlich ist, dass ich zuerst nach Andorf fahre…
I: Mhm.
S10: …und dann von Andorf irgendwohin und da ist, da ist es eben, dass ich da irgendwohin muss…
I: Mhm.
S10: …wo ein Bahnhof ist.
I: Okay. Willst du noch irgendetwas zum Thema sagen?
S10: Nein.
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S10: Es geht so, also bei, bei ein paar habe ich einfach noch nie nachgedacht.
I: Mhm, okay. Super, danke für die Mitarbeit.

Interview 11

S11: Schüler 11 (männlich)

I: Okay. Wie heißt du?

S11: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S11: Ahm 16.

I: Woher kommst du?

S11: Aus Schärding.

I: Gibst es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S11: Inwiefern?

I: Findest du, dass die Anbindungen gut sind, an die Öffis?

S11: Ja.

I: Gibt es Radwege?

S11: Ich glaube schon, ja.

I: Mhm. Was machst du in deiner Freizeit?

S11: Klavier spielen, Flöte spielen, Geige… also eigentlich eh musikalisch.

I: Mhm. Ahm wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten für die du mobil sein musst? Also…

S11: Ziemlich wichtig.

I: Mhm. Also dass du irgendwohin fahren musst dafür.

S11: Ja.

I: Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S11: Nein.

I: Mhm. Was verstehst du unter Mobilität?

S11: Wenn ich jederzeit dorthin komme, wo ich will.

I: Mhm, okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S11: Gar keine. Ich gehe zu Fuß.

I: Zu Fuß, okay. Warum gehst du zu Fuß?

S11: Weil ich ziemlich nahe wohne.

I: Mhm.

S11: Eben in der Stadt.

I: Ahm hast du selber entschieden, dass du zu Fuß gehst?

S11: Ja.

I: Wahrscheinlich, ja. [lacht] Okay.
I: Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du in der Freizeit?
S11: Ahm.
I: Oder wenn du fort gehst?
S11: Zug.
I: Zug?
S11: Fahrrad.
I: Mhm. Und wennst fortgehst?
S11: Mit dem Zug.
I: Mit dem Zug? Wenn du auf Nacht irgendwo fortgehst?
S11: Ach so ja, ich gehe zu Fuß.
I: Zu Fuß mhm. Ahm warum verwendest du Zug oder Fahrrad?
S11: Ahm, weil ich selber nicht Auto fahren kann, darum…
I: Mhm.
S11: …geht's schlecht.
I: Okay. Bist du auch manchmal mit dem Fahrrad unterwegs?
S11: Ja.
I: Oder mit dem Bus?
S11: Selten.
I: Okay. Wie viel Geld gibst du im Monat ca. aus, um mobil zu sein?
S11: Gar keines.
I: Mhm. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S11: Zug.
I: Okay. Hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S11: Weil ich die Österreich Karte habe.
I: Mhm, okay. Und was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl?
S11: Es kostet nichts.
I: Bitte?
S11: Also ahm erstens ahm ich kann nicht Auto fahren.
I: Ja.
S11: Und ahm wenn ich ja, das andere kostet was.
I: Mhm, okay. Gibt es auch Personen, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S11: Nein.

I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S11: Auto und Fahrrad.
I: Mhm. Und deine Geschwister, falls du welche hast?
S11: Ahm ja, die verwenden hauptsächlich den Zug.
I: Mhm. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S11: Was heißt daheim? [lacht] Ahm eigentlich keines.
I: Okay. Also mit welchem Auto fahren deine Eltern dann?
S11: Also die teilen sich eines, aber ahm leben nicht zusammen.
I: Okay.
S11: Ja.
I: Okay. Ahm wofür verwenden sie das Auto? Für welche Wege?
S11: Zum Fahren. [lacht]. Wie?
I: Für welche Wege müssen sie das Auto verwenden?
S11: Ahm mein Vater benutzt es zum, also um zur Arbeit zu kommen.
I: Mhm, okay. Und hat jeder bei dir ahm in der Familie, der einen Führerschein besitzt auch ein Auto, ein eigenes?
S11: Nein.
I: Nicht, okay. Ahm verwenden sie andere Verkehrsmittel als das Auto?
S11: Ja.
I: Welche wären das?
S11: Den Zug.
I: Zug, okay. Und wofür?
S11: Bus. Ahm meistens zum ahm, meine Mama ist nämlich Tagesmutter, die bringt die Kinder heim so.
I: Okay, mhm. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S11: Ziemlich wichtig, ja.
I: Mhm. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S11: Nichts eigentlich. Also außer der Zug hat Verspätung. [lacht]
I: Aber sonst hast du nie Schwierigkeiten oder gibt es nie was…
S11: Nein.
I: …was dich irgendwie stört? Okay. Ahm bist du darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?

S11: Nein.
I: Okay. Und welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S11: Zu Freunden zu fahren.
I: Mhm. Ahm hast du dir schon einmal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S11: Nein.
I: Nein. Ahm hast du dir schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht bei der Verkehrsmittelwahl?
S11: Ja, also wenn ich überhaupt nicht gerne mit dem Auto auch nicht mitfahre.
I: Mhm. Hast du eine Idee, wie du noch umweltschonender unterwegs sein könntest?
S11: Nein. [lacht]
I: Geht eigentlich gar nicht, gell. Ahm beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl vielleicht deine Mitmenschen irgendwie?
S11: Nein.
I: Okay. Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S11: Find es ganz in Ordnung.
I: Mhm. Und auch außerhalb von Schärding in den Gemeinden? Wie findest es da?
S11: Da ist es eher schlecht.
I: Mhm. Ahm werden deine Bedürfnisse als jugendgerechter Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S11: Ja.
I: Ja. Wie könnte man es trotzdem noch jugendgerechter gestalten im Bezirk?
S11: Gar nicht.
I: Okay. Ahm… würdest du es wollen, mehr in Einstscheidungen eingebunden zu sein, was das Verkehrsmittelangebot betrifft?
S11: Also ich bin echt zufrieden damit, also…
I: Mhm.
S11: …eigentlich brauche ich es nicht.
I: Okay. Willst du den Führerschein machen?
S11: Nein, eigentlich nicht.
I: Den Autoführerschein hald. Okay. Warum nicht?
S11: Zahlt sich nicht aus.

I: Okay. Glaubst nicht, dass du ihn später mal brauchst?
S11: Wenn ich’s brauche, dann mach ich’s schon.
I: Okay. Ahm wie wichtig ist dir also das Auto als Verkehrsmittel?
S11: Überhaupt nicht.
I: Überhaupt nicht wichtig, okay. Ahm willst den Motorradführerschein vielleicht machen?
S11: Nein.
I: Auch nicht. Warum nicht?
S11: Wie gesagt, das zahlt sich nicht aus.
I: Okay. Ahm stell dir jetzt vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste ist Benutzer von Öffis und Fußgänger, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte ist Mitfahrer im Auto oder Mopedfahrer. Welchem würdest du dich zuordnen?
S11: Das erste.
I: Das erste, okay. Was und wie würdest du deine ahm Mobilität bewerten oder dein Mobilitätsverhalten?
S11: Ich bin sehr mobil eigentlich.
I: Mhm, okay. Ahm… passt. Erwähnt hast du eh alles, Bahn, Bus, Fahrrad, Moped, Auto. Willst sonst noch irgendwas zum Thema sagen?
S11: Also ich bin ziemlich zufrieden mit dem, also wenn man das Öst… ahm das Oberösterreichticket hat, kommt man überall herum, also ja.
I: Mhm. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S11: Nein.
I: Nicht, okay. Super, danke für die Mitarbeit.

Interview 12

S12: Schüler 12 (männlich)

I: Okay. Wie heißt du?

S12: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S12: 16.

I: Woher kommst du?

S12: Brunnenthal

I: Ahm gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S12: Mhh… also keine Bahnverbindung, aber dafür gibt es eine gute Busverbindung.

I: Mhm.

S12: Und die Straßen sind eigentlich auch in einem guten Zustand.

I: Okay. Gibt es Radwege?

S12: Ahm... nicht, dass ich wüsste.

I: Okay. Was machst du in deiner Freizeit?

S12: Sport.

I: Und wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten, für die du mobil sein musst?

S12: Sehr wichtig.

I: Mhm. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S12: Ja.

I: Und was verstehst du unter Mobilität?

S12: Dass ich jederzeit, überall hinfahren kann…

I: Mhm.

S12: …wo ich will und dass ich mir da… keine Grenzen gesetzt sind, außer finanziell.

I: Mhm, okay.

S12: Und…

I: Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S12: Moped.

I: Mhm. Warum verwendest du dieses Verkehrsmittel?

S12: Weil ich flexibel bin und Zeit spare.

I: Mhm. Hast du selber entschieden, dass du dieses Verkehrsmittel verwendest?

S12: Ja.
I: Okay und welches ahm Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit? Oder welche?
S12: Moped und Zug.
I: Okay und wenn du fortgehst?
S12: Taxi.
I: Mhm. Und warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S12: Mit dem Taxi, das Taxi jetzt?
I: Ja beides.
S12: Ahm also mit dem Zug und ich fahre jedes Wochenende nach Linz, da ist es mit dem Zug am billigsten.
I: Mhm.
S12: Dann Passau bin ich mit dem Zug eigentlich auch schon ganz schnell und wenn ich jetzt wirklich nur shoppen will, außer ich fahre nach Passau ins Training und man und da fahre ich jeden Freitag mit dem Moped.
I: Mhm.
S12: Was leider sehr zeitaufwändig ist und ahm das Taxi nehme ich her, weil ich dann in dem Zustand nicht mehr mit dem Moped fahren will.
I: Okay. Ahm bist du in deiner Freizeit manchmal mit dem Fahrrad unterwegs?
S12: Kaum.
I: Kaum, okay. Und Bus?
S12: Wenn‘s sein muss, also wenn ich, wenn zum Beispiel das Moped eine Reparatur hat oder wenn, oder wenn wirklich eisige Straßen sind.
I: Okay. Ahm wie viel Geld gibst du im Monat aus, um mobil zu sein?
S12: [längere Pause] 20 Euro.
I: Und wer bezahlt das?
S12: Ich selber, von meinem, also von meinem Taschengeld. Eigentlich bezahlen es meine Eltern, weil ich verdiene noch nichts.
I: Okay. Ahm was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S12: Moped.
I: Mhm. Und hast du dir ahm schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S12: Ja.
I: Okay. Ja und wieso verwendest du es? Hast eigentlich eh schon gesagt.

S12: Weil ich damit flexibel, also am flexibelsten bin.
I: Mhm und was beeinflusst die Verkehrsmittelwahl noch?
S12: Dass ich noch keinen Autoführerschein habe.
I: Mhm. Was beeinflusst das, welches Verkehrsmittel du jetzt genau nimmst?
S12: Also Witterungsbedingungen, dann…
I: Mhm.
S12: …der Zustand vom Moped…
I: Mhm.
S12: …dann ob ich wen mitnehme oder nicht oder ob, wie viele Leute dass wir sind. Das ist ganz unterschiedlich.
I: Mhm. Gibt es Personen, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S12: Ja, meine Eltern zum Beispiel, wenn ich mein ich tä… täte, bei Glatteis täte ich ja auch fahren, aber meine Mama erlaubt es nicht.
I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S12: Auto ausschließlich und Flugzeug.
I: Und deine Geschwister, falls du welche hast?
S12: Ahm eine 18-jährige Schwester, die hat aber kein eigenes Auto, sondern die fährt eigentlich kaum, die fährt eigentlich meistens nur mit der U-Bahn oder mit dem Zug oder so.
I: Okay. Ahm wie viele Autos habt ihr daheim?
S12: Mein Papa hat eins und meine Mama hat eins, aber meine Eltern sind geschieden.
I: Okay. Ahm wofür verwenden sie das Auto? Für welche Wege?
S12: Arbeit, Einkaufen, Urlaub.
I: Mhm. Also je…, bei euch daheim hat dann jeder, der einen Führerschein hat, auch ein Auto?
S12: Ahm nein, meine Schwester hat kein Auto.
I: Deine Schwester nicht, okay. Ahm verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto?
S12: Ja, wenn’s sein muss, den Zug.
I: Mhm.
S12: Aber den Bus nie. Oder mein und mein Papa ab und zu wegen sportlich sein das Fahrrad.
I: Mhm, okay. Ahm wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?

S12: Sehr, 10 von 10.
I: Okay. Kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S12: Wie bitte, kann ich die Frage nochmal?
I: Gibt's irgendwelche Schwierigkeiten, ahm wenn'st selbstständig unterwegs bist?
S12: Ja.
I: Was wäre das zum Beispiel?
S12: Ahm Patschen, Reifen oder Blinker abgebrochen oder…
I: Mhm, okay.
S12: …oder hald solche Sachen.
I: Okay. Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S12: Eher selten.
I: Mhm. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein? Oder wofür bist du unterwegs?
S12: Unterschiedlich, also wenn zum Beispiel, wenn's Wetter schön ist, mache ich einfach nur so eine Ausfahrt.
I: Mhm.
S12: Mit einem Freund, weil es einfach nur schön ist.
I: Mhm.
S12: Da fahren wir zum Beispiel nach Wernstein oder so oder…
I: Mhm.
S12: …ahm… aber hauptsächlich eigentlich wegen dem praktischen Grund, weil's einfach wirklich, ich bin… die meisten Leute sind… warten einmal bis um halb zwei auf den Bus, wenn sie um eins aus haben und ich bin hald um zehn nach eins schon daheim.
I: Mhm. Ahm hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S12: Ja.
I: Welche?
S12: Auto zum Beispiel.
I: [lacht] Okay. Ahm hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?

S12: Ja.
I: Welche wären das?
S12: Ja ich glaube so ein Mop… also ein Zweitakter Moped ist doch eine ziemliche Drecksschleuder.
I: Mhm.
S12: Und ich habe hald auch ab und zu sogar ein schlechtes Gewissen, aber mir ist es ehrlich gesagt lieber wie so ein Solarroller, weil die gefallen mir einfach optisch überhaupt nicht.
I: Mhm.
S12: Und kosten mir eigentlich auch zu viel, weil das war damals mit dem Budget einfach nicht drinnen und das war und ich wollte eigentlich mehr so, auch vom, vom technischen her eher flexibel sein, da ein Elektromoped einen ziemlich komplizierten Bau hat…
I: Mhm.
S12: …hab ich mich dann für so ein Moped entschieden.
I: Mhm. Hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S12: Untertourig fahren.
I: Okay.
S12: Oder, oder einfach wenn oder einfach wenn’s bergab geht, einfach den Leerlauf ziehen.
I: Mhm.
S12: Das mache ich aber jetzt nicht wirklich wegen der Umwelt, sondern einfach nur, weil ich Benzin sparen will.
I: Okay. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen irgendwie?
S12: Mhm.
I: Wie?
S12: Ja, indem… Moped sieht man nicht so leicht mit einem Dach und recht laut ist es jetzt auch nicht.
I: Mhm.
S12: Es ist hald irgendwie, wenn, wenn schon eigentl… wenn schon wirklich oft… fast immer Unfälle passieren, weil ich einfach übersehen worden bin.
I: Mhm. Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S12: Ich finde es eigentlich ganz gut.
I: Mhm.

S12: Ich finde., ich finde damit… im Bezirk Schärding gibt es jetzt eigentlich nicht einmal wirklich solche Probleme zum Beheben. Vielleicht das… das ist jetzt vielleicht eine Wunschvorstellung, aber vielleicht, dass es einmal ein bisschen größere Zugverbindungen gäbe, zum Beispiel einen Zug, der jetzt mal woanders hinfährt von Schärding, wo man nicht immer umsteigen muss. Zum Beispiel ich denke mir, Schärding hat jetzt voll den modernen Bahnhof…

I: Mhm.

S12: …jetzt zwar nicht so einen großen, aber…

I: Mhm.

S12: …aber es ist, es passt eigentlich eh alles so.

I: Mhm. Also werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?

S12: Schon.

I: Mhm. Ahm wie könnte man das noch jugendgerechter gestalten?

S12: Hm, ja also ich finde…. so gratis Taxis [lacht], die wären richtig geil.

I: Mhm.

S12: Zum Beispiel, aber jetzt nicht immer, sondern hald, dass man zum Beispiel so ab Null Uhr oder so, dass es dann ein gratis Taxi für, für jeden 16- bis 18-Jährigen gibt oder so.

I: Mhm.

S12: Das wäre schon extrem gut.

I: Mhm, mhm.

S12: Aber ich glaube, das lässt sich so auch nicht realisieren.

I: Mhm. Ahm was müsste sich ändern, damit du öfter öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?

S12: Eigentlich gar nichts, weil… also was müsste sich verändern, einfach… da müssten hald die Vorteile vom Moped hald einfach außer Kraft gesetzt werden, weil ich denke mir, für… wenn, wenn’s irgendwie geht, dass ich von der Schule gleich direkt auf Luftlinie zu mir Heim in 10 Minuten komme, dann täte ich schon glaube ich öfter mit dem Bus oder so fahren.

I: Mhm.

S12: Aber das lässt sich hald einfach nicht realisieren.

I: Mhm, okay. Ahm was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?

S12: Puh, nicht so viel, nicht so viele Höhenmeter.

I: Okay. [lacht]
S12: Ich fahre eigentlich richtig gerne Rad, nur es ist hald einfach mit den Höhenmetern, kotzt das richtig an.
I: Mhm.
S12: Ich bin ja früher immer ziemlich oft mit dem Rad in die Schule gefahren.
I: Mhm. Ahm würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, was das Verkehrskonzept betrifft oder die Verkehrsplanung?
S12: Schon ja, weil ich denke mir, ich spreche glaube ich für ziemlich viele junge Burschen oder auch Mädchen.
I: Mhm. Also du fühlst dich nicht wirklich eingebunden in Entscheidungen, wie es jetzt ist.
S12: Nein, weil das wird, das wird ja in der Gemeinde beschlossen.
I: Mhm.
S12: Aber ich… ich glaube, das täte dann ziemlich aus dem Ruder laufen. Ich denke mir, wenn da, wenn da noch jeder, wenn dann jeder Bauer aus Hintertupfing da seinen Senf dazugibt, ich glaube, dass das ziemlich aus dem Ruder laufen kann.
I: Mhm, okay. Willst du den Führerschein machen?
S12: Ja.
I: Warum ist es wichtig für dich den Führerschein zu haben?
S12: Weil ich dann nochmal flexibler bin.
I: Mhm.
S12: Dann kann ich überall hinfahren, wo kein… man kann eigentlich überall hinfahren. [lacht]
I: Ja. Wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S12: Sehr wichtig.
I: Mhm. Was an einem Auto ist dir wichtig?
S12: Das Dach überm Kopf und die Rückbank.
I: Mhm. Und wenn du jetzt eins kaufen würdest, auf was würdest du da schauen? Was muss es haben?
S12: Es muss geil ausschauen.
I: Warum?
S12: Weil’s einfach cool ist, ich weiß es nicht. [lacht] Ich finde zum Beispiel so einen, so einen Opel Zafira finde ich zum Beispiel scheiße. Ich finde, der gefällt

mir einfach nicht. Ich finde, ich bin schon damit gefahren und ich finde, er ist richtig geil zum Fahren, aber für mich trotzdem nichts, weil er… ich ich will hald da schon ein bisschen eine Welle machen [lacht]

I: Machst du den L17?

S12: Ja.

I: Okay. Willst du den Motorradführerschein machen?

S12: Ja auf jeden Fall.

I: Warum?

S12: Weil es mir richtig viel Spaß macht.

I: Mhm. Okay stell dir jetzt vor, es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite ist Radfahrer und der dritte Mitfahrer im PKW oder Mopedfahrer. Welchem würdest du dich zuordnen?

S12: Definitiv dem letzten.

I: Letzten, mhm. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?

S12: Welche Bewertungsmöglichkeiten gibt’s?

I: Einfach wiest, was du jetzt dir darunter vorstellst.

S12: Ich find’s eigentlich, mein Mobilitätsverhalten finde ich eigentlich… [längere Pause] schwierig, weil irgendwie, ich glaube, ich stoße schon mehr Abgase aus, wie jetzt andere… durch durch das Moped fahren… und die, die zum Beispiel mehr mit dem Bus fahren. Ja schwierig, ich weiß es nicht, eher eher ich glaube ich stufe das jetzt nicht so gut ein, aber es ist hald einfach für mich ein notwendiges Übel.

I: Mhm.

S12: Also eigenes, weil sonst sonst, ich muss hald wirklich, ich hab keine andere Möglichkeit…

I: Mhm, mhm.

S12: …weil meine Mama muss entweder arbeiten und ich muss hald auch irgendwie nach Passau kommen.

I: Mhm.

S12: Oder auch irgendwie zu Freunden…

I: Mhm.

S12: oder das ist auch.

I: Okay. Willst du noch was zum Thema sagen?

S12: Hab ich was zu sagen. Ja, eigentlich schon.
I: Mhm.
S12: Ich finde, ich finde eigentlich, dass es in Schärding momentan, wie es ist, ganz gut ist. Alleine von den Fahrzeugangeboten, die man alleine schon in Schärding kaufen kann. Ich meine, wir haben wie viele Autohäuser, drei, kann das sein?
I: Mhm.
S12: Der der Psotka, dann der der… der Luger…
I: Kann sein, ich weiß es nicht genau.
S12: …dann der…
I: Strasser.
S12: Ja und dann haben wir sogar noch zwei Motorrad… wir haben drei Motorradgeschäfte.
I: Mhm.
S12: Ich schätze, das ist schon gut abgedeckt. Einen guten Bahnhof haben wir, eigentlich auch gute Busverbindungen.
I: Mhm.
S12: Also bin ich eigentlich zufrieden.
I: Mhm. Ahm ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S12: Nein.
I: Nein, okay. Super, danke.

Interview 13

S13: Schüler 13 (männlich)

I: Wie heißt du?

S13: [sagt Namen]

I: Wie alt bist du?

S13: Ahm 17.

I: Mhm. Woher kommst du?

S13: Aus Andorf.

I: Mhm. Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S13: Ja.

I: Gibt es Radwege?

S13: Ja.

I: Was machst du in deiner Freizeit?

S13: Ins Freibad gehen, Fußball spielen, Volleyball spielen…

I: Mhm.

S13: …picknicken.

I: Wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten für die du mobil sein musst?

S13: Sehr wichtig.

I: Mhm. Hast du den Mopedführerschein gemacht?

S13: Mhm.

I: Okay. Ahm was verstehst du unter Mobilität?

S13: Ahm wenn man ein Auto hat und überall selbst, eigenständig hinfahren kann…

I: Mhm.

S13: …ohne Eltern, ohne dass man irgendwen fragen muss.

I: Mhm, okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S13: Den Bus und den Zug.

I: Okay. Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

S13: Was, bitte?

I: Warum verwendest du diese Verkehrsmittel?

S13: Weil’s am billigsten ist.

I: Okay. Hast du selber entschieden, dass du diese Verkehrsmittel verwendest?

S13: Ja.
I: Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S13: Ahm Moped, Auto und Zug.
I: Mhm und wennst fortgehst?
S13: Auto.
I: Okay. Ahm warum verwendest du diese Verkehrsmittel? Jetzt in der Freizeit und beim Fortgehen.
S13: Ahm also mit dem Auto ist man einfach am schnellsten beim Standort…
I: Mhm.
S13: …und mit dem Moped, weil ich hald noch keinen Autoführerschein habe.
I: Mhm.
S13: Das ist dann meine zweite Wahl und ja. Mit dem Zug nach Passau und nach Linz, die weiteren Strecken.
I: Okay. Bist du ahm in der Freizeit manchmal mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs?
S13: Mm [nein].
I: Also Fahrrad gar nicht.
S13: Nein Fahrrad gar nicht…
I: Öffis…
S13: …aber Zug…
I: …schon.
S13: …Zug hald.
I: Mhm. Wie viel Geld gibst du im Monat aus, um mobil zu sein?
S13: Hm… selbst eigentlich nichts.
I: Mhm.
S13: Also ich habe die ÖBB Karte, die habe ich mir einmal gekauft.
I: Mhm.
S13: Und Benzin wird mir derweil gezahlt beim Moped. Und Auto…
I: Wie viel ist das ca. im Monat?
S13: 20 bis 50 Euro…
I: Okay.
S13: …ich weiß es echt nicht.
I: Okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S13: Auto.

I: Okay. Hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso ahm du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S13: Weil's am gemütlichsten ist.
I: Mhm. Und was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl noch?
S13: Hm… [längere Pause] wie schnell man ist.
I: Mhm. Gibt es auch Personen, die deine Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S13: Nein.
I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S13: Das Auto und das Fahrrad.
I: Mhm. Und deine Geschwister, falls du welche hast?
S13: Ahm nur Fahrrad, das ist ein Volksschüler.
I: Okay, mhm. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S13: Drei.
I: Wofür wird das Auto verwendet? Für welche Wege?
S13: Für alle Strecken eigentlich, außer in die Nachbarschaft.
I: Mhm. Und hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein hat auch ein Auto?
S13: Mhm.
I: Eigenes, mhm. Ahm verwenden sie noch andere Verkehrsmittel als das Auto?
S13: Manchmal Zug…
I: Mhm.
S13: …aber sonst glaube ich nicht, nein.
I: Okay. Wofür verwenden sie den Zug?
S13: Wenn's nach Passau fahren wollen oder nach Linz.
I: Mhm.
S13: Einfach weitere Strecken wieder.
I: Okay. Wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S13: Sehr wichtig.
I: Mhm. Ahm kannst du Probleme oder Schwierigkeiten nennen, die auftreten, wenn du selbstständig unterwegs bist?
S13: Also ich merke mir eher schwer den Weg.
I: Mhm.
S13: Und eben die Kosten eben die Kosten dann beim Auto später.
I: Okay. Und jetzt? Gibt's oft Hindernisse, dass du selbstständig wohin kommst?

S13: Es ist eher mehr… es ist eher mehr die, die die Menge vom Benzin im Moped.
I: Okay.
S13: Also, dass ich nicht so weit komme.
I: Mhm. Okay. Ahm bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S13: Ja schon.
I: Wann wäre das? In welchen Fällen?
S13: Wenn ich zu Freunden möchte und es ist schirch.
I: Mhm.
S13: Wenn ich irgendwohin möchte, was… wo, also nach Schärding zum Beispiel, aber da könnte ich auch mit dem Zug fahren, aber ich bevorzuge dann schon das Auto.
I: Und ist das öfter ein Problem, dass dich irgendwer wohin bringt?
S13: Nein, eigentlich nicht.
I: Eh nicht, okay. Ahm welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein? [kurze Pause] Wofür bist unterwegs?
S13: Ahm… Neues zu erleben, oder so oder einzukaufen.
I: Mhm, okay. Ahm hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S13: Eigent… ja nur das Auto.
I: Okay später dann.
S13: Mhm.
I: Mhm. Ahm hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S13: Nein.
I: Nein, okay. Hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?
S13: Indem man den Zug oder den Bus benutzt, was ich aber eh schon mache.
I: Mhm.
S13: Ja.
I: Okay. Ahm glaubst du, dass deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen beeinflusst?
S13: Nein.

I: Nicht, okay. Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S13: Ist ausreichend.
I: Mhm. Ahm also werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S13: Schon ja.
I: Schon, mhm. Könnte man es noch jugendgerechter gestalten?
S13: Hm, nein ich glaube nicht. Ich glaube, es passt so…
I Mhm.
S13: …wie es ist.
I: Okay. Ahm was müsste sich ändern, damit du öfter öffentliche Verkehrsmittel verwenden würdest?
S13: Ahm, dass der Sprit viel teurer wird.
I: Okay. Und was müsste sich ändern, um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S13: Dass mein Moped oder mein Auto kaputt ist.
I: Okay.
S13: Dann muss ich mit dem Rad zum Zug fahren.
I: Mhm. Würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, was die Verkehrsplanung betrifft und Verkehrsmittelangebot?
S13: Nein.
I: Okay. Ahm willst du den Führerschein machen?
S13: Ja.
I: Warum ist es wichtig für dich, den Führerschein zu haben?
S13: Um eigenständig überall hinzukommen, wo ich…
I: Mhm.
S13: …wo ich will.
I: Ahm wie wichtig ist das Auto als Verkehrsmittel für dich?
S13: Sehr wichitg.
I: Mhm. Ahm was an einem Auto wichtig ist dir wichtig?
S13: Der Komfort, Musik und dass es hald auch einigermaßen gut geht.
I: Mhm.
S13: Und es sollte hald auch nicht zu teuer sein.
I: Okay.
S13: Also im Monat.
I: Also wenn du dir jetzt ein Auto kaufen würdest, auf was würdest da genau

schauen? Beim Auto.
S13: Auf den Spritverbrauch pro…
I: Mhm.
S13: …100 Kilometer.
I: Mhm.
S13: Und dass hald noch alles schön ist.
I: Mhm.
S13: Und dass es eine gute Box hat.
I: Okay. Ahm willst du den Motorradführerschein machen?
S13: Nein, eigentlich nicht.
I: Warum nicht?
S13: Weil ich dann eh ein Auto habe. [lacht]
I: Okay. Stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Der erste ist Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger, der zweite Fahrradfahrer und der dritte Mopedfahrer und Mitfahrer im PKW. Welchem würdest du dich zuordnen
S13: Dem dritten.
I: Dem dritten, okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S13: Ich bin schon sehr mobil.
I: Mhm. Ahm willst du noch was zum Thema sagen?
S13: Eigentlich nicht.
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S13: Teilweise.
I: Welche Fragen waren das?
S13: Ahm… [kurze Pause] darf ich noch mal durchlesen?
I: Mhm, sicher.
S13: Also… [lange Pause] war da nicht irgend so eine Frage, ob man selbst mitentscheiden möchte?
I: Mhm.
S13: Ja das.
I: Okay.
S13: Ja.
I: Passt. Super, danke für deine Mitarbeit.
S13: Bitte.

Interview 14

S14: Schüler 14 (männlich)

I: Wie heißt du?

S14: [sagt Namen]

I: Mhm. Wie alt bist du?

S14: 16.

I: Woher kommst du?

S14: Aus Raab.

I: Mhm. Gibt es in deinem Heimatort gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr?

S14: Ja Bus hald.

I: Mhm. Gibt‘s Radwege?

S14: Ahm ja, neben dem Bach ein paar.

I: Okay.

S14: [unverständlich]

I: Was machst du in deiner Freizeit?

S14: Ahm ja Rad fahren zum Beispiel.

I: Mhm. Wie wichtig sind dir Freizeitaktivitäten für die du mobil sein musst?

S14: Nicht recht wichtig.

I: Mhm. Und auch zu Fuß gehen und so schon oder?

S14: Ja ich gehe immer zu Fuß.

I: Okay, also du du hast schon Freizeitaktivitäten wo du einfach woanders hingehst, wie daheim?

S14: Ja.

I: Okay. Ahm hast du den Mopedführerschein gemacht?

S14: Nein.

I: Okay. Was verstehst du unter Mobilität?

S14: Ja, mit welchem Verkehrsmittel, dass man sich fortbewegt zum Beispiel.

I: Mhm.

S14: Also entweder mit dem Moped oder Auto oder Rad…

I: Mhm.

S14: …ja.

I: Mhm, okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du, um in die Schule zu kommen?

S14: Den Bus.
I: Mhm. Warum verwendest du dieses Verkehrsmittel?
S14: Ahm weil ich anders nicht hinkäme.
I: Mhm. Hast du selber entschieden, dass du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S14: Ja, weil es keine andere Möglichkeit gibt.
I: Okay. Welche Verkehrsmittel verwendest du in deiner Freizeit?
S14: Ahm, wenn schon, das Rad.
I: Mhm und wenn‘st fortgehst?
S14: Ahm da, da fahre ich mit dem Auto hin.
I: Mhm. Ahm warum verwendest du diese Verkehrsmittel?
S14: Ahm ja weil ich kein Moped nicht habe und weil ein Rad ist recht praktisch.
I: Mhm.
S14: Und ja.
I: Okay. Ahm wie viel Geld gibst du im Monat für Mobilität aus?
S14: Ahm gar nichts eigentlich.
I: Nichts, okay. Was ist das wichtigste Verkehrsmittel für dich?
S14: Rad.
I: Mhm. Hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, wieso du dieses Verkehrsmittel verwendest?
S14: Ja weil’s auf einer geraden Strecke doch schnell ist.
I: Mhm.
S14: Und bergab auch.
I: Mhm.
S14: Viel schneller wie wenn man zu Fuß geht und ja.
I: Okay. Ahm was beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl noch?
S14: Ja die Möglichkeit dazu, also wie, wenn ich wohin möchte, wie ich da hinkomme.
I: Mhm.
S14: Ob ich da mit dem Bus hinkomme oder mit dem Rad hald.
I: Mhm. Gibt es sonst noch was, was das beeinflusst, wieso du jetzt genau das oder das Verkehrsmittel verwendest?
S14: Ahm ja zum Beispiel mit dem Auto, wenn mich da wer fahren kann.
I: Mhm.
S14: Dann nehme ich hald, dann also dann schaue ich, dass ich mit dem Auto

hinkomme, wenn mich wer fahren kann.
I: Mhm, okay. Ahm gibt‘s Personen, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen?
S14: Ahm ja schon. Meine Eltern.
I: Mhm. Inwiefern?
S14: Ahm ja weil mein Papa, der hätte gemeint, ich brauche den Mopedführerschein nicht, weil ich dann den, weil ich den Autoführerschein später gleich machen kann.
I: Mhm.
S14: Und deshalb hab ich kein Moped nicht.
I: Okay. Ahm welche Verkehrsmittel verwenden deine Eltern?
S14: Auto.
I: Und Geschwister, fallst welche hast?
S14: Die auch das Rad.
I: Okay. Wie viele Autos habt ihr daheim?
S14: Zwei.
I: Mhm. Wofür wird das verwendet?
S14: Für…
I: Für welche Wege?
S14: Zum Beispiel in die Arbeit oder wenn sie Einkaufen fahren zum Beispiel oder so was.
I: Mhm. Hat jeder bei euch daheim, der einen Führerschein hat auch ein Auto, ein eigenes?
S14: Ja.
I: Mhm. Verwenden sie vielleicht noch andere Verkehrsmittel?
S14: Ja das Rad öfter.
I: Und wofür?
S14: Ahm wenn’s zum Beispiel, für eine Radtour einfach.
I: Okay. Wie wichtig ist es dir, selbstständig unterwegs sein zu können?
S14: Ja schon wichtig, weil… mich kann zum Beispiel, wenn ich, wenn ich wohin möchte, mich kann keiner fahren, da muss ich auch selber irgendwie hinkommen.
I: Mhm… okay. Gibt’s oft Probleme oder Schwierigkeiten ahm wenn‘st selbstständig unterwegs bist?
S14: Ja vielleicht wenn ich mit dem Zug oder so, wenn ich mich wo…wenn der Zug wo Verspätung hat zum Beispiel, dass es ein wenig verwirrend ist oder so

was.
I: Mhm.
S14: Oder mit dem Bus.
I: Mhm.
S14: Aber sonst nicht.
I: Okay. Bist du oft darauf angewiesen, von Erwachsenen mit dem Auto irgendwohin gebracht zu werden?
S14: Ja schon.
I: Mhm. Welchen Zweck hat für dich das Unterwegssein?
S14: Ahm dass ich zum Beispiel zu Freunden komme.
I: Mhm.
S14: Oder generell irgendwohin.
I: Mhm. Also aus welchen Gründen fährst zum Beispiel mit dem Rad herum?
S14: Ja auch damit ich zum Beispiel Tennis spielen kann.
I: Mhm.
S14 Fahr ich mit dem Rad hin.
I: Mhm.
S14. Und damit ich nicht zu Fuß gehen muss, weil ich schneller bin.
I: Mhm.
S14: Und damit meine Eltern nicht fahren müssen.
I: Okay. Ahm hast du dir schon mal Gedanken darüber gemacht, andere Verkehrsmittel zu benutzen?
S14: Ahm ja ich hätte schon geglaubt, dass ich das Moped hernehme, wenn ich den Führerschein machen würde, aber dann hab ich ihn nicht gemacht.
I: Mhm, okay. Ahm hast du dir bei deiner Verkehrsmittelwahl schon mal über Umweltaspekte Gedanken gemacht?
S14: Ja.
I: Okay welche?
S14: Ahm zum Beispiel wenn, ich fahre mit dem Rad, bevor ich, bevor ich mit dem Auto eine kurze Strecke gefahren werde…
I: Mhm.
S14: …fahre ich hald mit dem Rad hin.
I: Mhm, okay. Ahm hast du eine Idee, wie du umweltschonender unterwegs sein könntest?

S14: Ja indem ich mit dem Bus fahre zum Beispiel, damit nicht… also wenn mich meine Eltern wohin fahren sollen, dass ich hald da mit dem Bus hinfahren kann, wenn einer geht oder auch mit dem Rad irgendwohin…
I: Mhm.
S14: …bevor ich eine kurze Strecke fahre.
I: Okay. Beeinflusst deine Verkehrsmittelwahl deine Mitmenschen irgendwie?
S14: Nein glaube ich nicht.
I: Okay. Was hältst du vom Verkehrsmittelangebot im Bezirk Schärding?
S14: Ich finde eigentlich, dass es ganz gut ist, außer mit dem Zug ist es ein wenig schlecht, weil nur ein paar Orte Bahnhöfe haben.
I: Mhm. Werden deine Bedürfnisse als jugendlicher Verkehrsteilnehmer zufriedengestellt?
S14: Ja.
I: Wie könnte man das Verkehrsmittelangebot jugendgerechter gestalten?
S14: Ahm… [kurze Pause] eigentlich kann man’s eh nicht wirklich.
I: Mhm. Ahm… was müsste sich ändern, damit du noch öfter öffentliche Verkehrsmittel verwendest?
S14: Ahm dass meine Eltern kein Auto mehr haben zum Beispiel.
I: Okay. Und was müsste sich ändern um öfter das Fahrrad zu verwenden?
S14: Ahm eigentlich nicht.
I: Nichts, mhm. Würdest du es wollen, mehr in Entscheidungen eingebunden zu werden, die das Verkehrsmittelangebot betreffen?
S14: Hm… nein eigentlich nicht, weil…
I: Okay.
S14: …ich hab eh nicht recht viel zu sagen.
I: Okay. Und falls du ahm schon was zu sagen hättest?
S14: Ja eher dann schon.
I: Also falls ihr mitbestimmen könntet?
S14: Ja dann schon.
I: Würdest es schon wollen, okay. Ahm willst du den Führerschein machen?
S14: Ja.
I: Warum ist es wichtig für dich den Führerschein zu haben?
S14: Ahm damit man, damit ich selber auch wohin komme, falls meine Eltern keine Zeit haben, kann ich selber fahren.

I: Mhm. Ahm wie wichtig ist dir das Auto als Verkehrsmittel?
S14: Schon wichtig.
I: Mhm.
S14: Ahm weil es jeder hat und weil es jeder braucht.
I: Mhm, okay. Was an einem Auto ist dir wichtig?
S14: Ja wie, wie schnell es ist zum Beispiel oder wie es ausschaut.
I: Okay. Warum ist dir das wichtig?
S14: Ahm weil man sich, wenn‘s schön ist fühlt man sich wohler drinnen.
I: Mhm, okay. Ahm willst du den Motorradführerschein machen?
S14: Nein eher nicht.
I: Warum nicht?
S14: Weil mir das Auto wichtiger ist.
I: Okay. Stell dir vor es gibt drei verschiedene Mobilitätstypen. Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußgänger ist der erste, der zweite ist Fahrradfahrer und der dritte Mopedfahrer und Mitfahrer im PKW. Welchem würdest du dich jetzt zuordnen, wie es gerade ist?
S14: Ahm… Fahrradfahrer.
I: Fahrradfahrer, okay. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bewerten?
S14: Schon eher umweltschonend.
I: Mhm.
S14: Es gibt sicher welche, die die Umwelt mehr belasten wie ich.
I: Mhm, passt. Ahm willst du noch irgendwas zum Thema sagen?
S14: Nein, eigentlich nicht.
I: Okay. Ist es dir schwer gefallen, manche Fragen zu beantworten?
S14: Nein.
I: Nicht, okay. Super, danke.

Protokoll des Workshops und der Gruppendiskussionen

Einführungsdiskussion

Auf die Tafel wurden Bilder der wichtigsten Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmittel im ländlichen Raum (Auto, Moped, Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß) gehängt. Die Schülerinnen und Schüler mussten anschließend einen Strich neben jenem Verkehrsmittel machen, das von ihnen am häufigsten genutzt wird. Es wurden neben Auto und Moped die meisten Striche platziert.

Auf die Frage, warum diese beiden Verkehrsmittel am häufigsten genutzt werden, kamen folgende Antworten:

- Mit diesen Verkehrsmitteln ist man unabhängig, man ist nicht auf Bus- oder Zugfahrzeiten angewiesen.
- Weil sie mit diesen Verkehrsmitteln am schnellsten im Ziel sind.
- Weil man mit dem Moped auf niemanden angewiesen ist.
- Das Auto ist gemütlich.
- Im Sommer ist es auch mit dem Moped gemütlich, weil es durch den Wind eine angenehme Abkühlung gibt.
- Die beiden Verkehrsmittel sind bequem und man muss sich bei der Nutzung nicht anstrengen.

Danach folgte die Frage, ob die Verkehrsmittelwahl mit dem Wohnort zu tun hätte. Folgende Antworten wurden genannt:

- Falls man in der Stadt leben würde, müsste man nicht mit dem Moped fahren, wenn es andere und schnellere Alternativen geben würde.
- Wenn man Zentral wohnt, kann man überall zu Fuß hingehen.
- Wenn sie in Linz leben würden, würden sie mehr mit der Straßenbahn fahren.
- Wenn es in der Heimatgemeinde keinen Bahnhof gibt, nutzt man den Zug nicht so häufig.

Auf die Frage, ob sie das Leben am Land in Bezug auf das Verkehrsmittelangebot als Nachteil sehen würden, wurde wie folgt geantwortet:

- Aufgrund des Mopeds, fühlt sich eine Schülerin nicht eingeschränkt
- Nicht wirklich, weil man mit dem Moped und dem Auto überall hinkommt.

- Dafür ist am Land nicht so viel Lärm und Trubel.
- Bis zum 15 Geburtstag und somit der Möglichkeit den Mopedführerschein zu machen, ist man sehr stark eingeschränkt.

Darauf anknüpfend wird die Frage gestellt, wie sie ohne Mopedführerschein unterwegs waren.

- Chauffeurdienste der Eltern
- Zu Fuß
- Viel mit dem Fahrrad gefahren oder mit Inlineskates

Es wurde darauf hingewiesen, dass sich also das Mobilitätsverhalten mit 15 bzw. 18 Jahren drastisch ändern würde. Es wurde gefragt, ob die Schülerinnen und Schüler glauben würden, dass sich ihr Mobilitätsverhalten mit 18 Jahren ändern würde. Im Chor wurde mit „Ja“ geantwortet.
Danach wurde gefragt, wieso sie sich nicht vorstellen könnten, trotzdem noch so unterwegs zu sein wie zum jetzigen Zeitpunkt. Es wurde folgendes geantwortet:

- Weil man nicht mehr so oft daheim sein will und mehr mit Freunden unternehmen möchte
- Eine Schülerin glaubt, dass sich ihre Verkehrsmittelwahl nicht drastisch ändern werde, da sie in der Nähe von Schärding wohne und trotzdem noch das Moped verwenden werde
- Mit dem Auto kann man ganz andere Sachen machen, man kann auch Orte erreichen, die keinen Bahnhof haben und weiter entfernt sind

Anschließend wurde die Frage gestellt, ob sie das Gefühl hätten, nicht alles machen zu können. Es haben ein paar Schülerinnen und Schüler bejaht.
Die nächste Frage war, wieso sie unterwegs wären und was die Gründe für das Unterwegssein wären.

- Um Hobbies nachzugehen
- Sport und Schule
- Schule

Als nächstes wurde gefragt, ob sie sich mit dem Thema Mobilität überhaupt schon mal beschäftigt hätten:

- Eine Schülerin hat sich im Rahmen eines Workshops in der Gemeinde schon einmal damit beschäftigt (dabei wurde besprochen, was sich

Jugendliche wünschen würden; ein kostengünstiges Jugendtaxi wurde beispielsweise genannt).

- Eine Schülerin wirft ein, dass man sich mit dem Thema auseinandersetzen muss, weil es manchmal nötig ist, selbstständig wohin zu kommen und man über den Weg und die verwendeten Verkehrsmittel nachdenken muss.

Es wurde die Frage eingeworfen, wie in der Vergangenheit Lösungen gefunden wurden, wenn die Eltern keine Zeit hatten zu fahren. Geantwortet wurde folgendermaßen:

- Der Freund oder die Oma sind gefahren
- Mit dem Fahrrad
- Man blieb zu Hause und fragte, ob die Freundin zu einem kommen wollte
- Fahrgemeinschaften bilden

Die letzte Frage war, ob sie das Gefühl hätten, dass die Bedürfnisse von Jugendlichen in der Verkehrsplanung berücksichtigt würden. Es kamen folgende Antworten:

- Das Oberösterreich Ticket ist sehr gut, weil für verschiedene Verkehrsmittel gültig ist (viele der Gruppe nutzen es).
- Am Schulweg werden Bedürfnisse von Jugendlichen berücksichtigt.
- Die meisten Schülerinnen und Schüler würden sich dennoch wünschen, mehr gehört zu werden, was die Verkehrsplanung betrifft
- Alle Schüler, die das OÖ-Ticket (65€ pro Jahr) haben, finden, dass es sich finanziell auszahlt.

Finanzielle Aspekte spielen bei der Verkehrsmittelwahl für die meisten Schülerinnen und Schüler auch eine Rolle.

Vorstellung der Plakate und Abschlussdiskussion

Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsphase (Plakate):

Die Gruppen stellen ihre Ergebnisse der Arbeitsphase vor.

Die erste Gruppe überlegte sich während der Utopiephase folgendes:

- Teleportationsgerät
- Pegasus

- Fliegende Züge

Als umsetzbar nannten sie folgendes:

- Mehr Bahnhöfe

Darauf wurde die Frage gestellt, ob dies finanzierbar wäre, da in der Vergangenheit eher Bahnhöfe aufgelöst wurden, als neu gebaut. Die Schülerinnen und Schüler antworten, dass sie auf jeden Fall mehr mit dem Zug fahren würden, wenn es in ihrer Gemeinde einen Bahnhof geben würde. Eine Schülerin erzählt, dass es in ihrer Gemeinde einen Bahnhof geben würde. Sie benutze diesen aber fast nie, weil es dort nur sehr schlechte Anbindungen geben würde.

Weiters wurde von der Gruppe genannt:

- Regelmäßigere Buszeiten
- Zuverlässige Buszeiten auch an Wochenenden und in den Ferien, weil zu diesen Zeiten oft keine Busse fahren
- Mehr Jugendtaxis mit Jahresticket, aber eine begrenzte Anzahl an Fahrten pro Monat (inwiefern ein Jahresticket möglich wäre konnten ein paar Schülerinnen und Schüler nicht nachvollziehen)

Die zweite Gruppe erarbeitete zuerst im Allgemeinen folgendes:

- Mehr Buslinien, da man zur Zeit nicht überall hinkäme
- Mehr Bahnhöfe, um flexibler zu werden, z.B. Linie von Esternberg nach Schärding
- Radwege, damit Kinder mehr trainieren und generell ist es für die Gesundheit gut, wenn mehr Rad gefahren wird

Während der Utopiephase wurden folgende Überlegungen gemacht:

- Straßenbahn in Schärding, um beispielsweise Dönerstand und Stadtplatz zu verbinden
- Neue Zugstrecken
- Radwege

In der Umsetzungsphase wurde folgendes erarbeitet:

- Finanzierung durch eine kurzfristige Steuererhöhung und Kürzung der sozialen Hilfeleistungen
- Benefit von dem: Bahnhöfe schaden nie

Die dritte Gruppe hatte folgende Ideen:
Sie stört am bestehenden Angebot:

- Am Wochenende keine Verbindungen zwischen den Gemeinden
- Alle Busse gehen nur nach Schärding
- Zu Stoßzeiten (wenn Schule aus ist) gibt es zu wenig Busse, da viele Kinder stehen müssen (Sicherheit nicht gewährleistet)
- Unzuverlässige Busse, die zu spät kommen (daher werden manchmal Anschlusszüge verpasst)

Die Gruppe würde sich wünschen:

- Oberösterreichticket für Studenten, weil diese auch nicht so viel Geld hätten
- Um Nachhaltigkeit im Verkehr zu forcieren, sollten Jugendtaxis Elektroautos sein (dies würde sich auch von der Distanz ausgehen, weil sie nur im Bezirk Schärding fahren würden)
- Fahrgemeinschaften bei Taxifahrten bilden, hierfür eine App entwickeln, die ähnlich funktioniert, wie Scotty (Zielort eingeben und andere Leute sehen das und können mit dem Taxi mitfahren)
- Jahresticket für Jugendtaxi

<u>Abschlussdiskussion:</u>
Es wurde die Frage gestellt, was die Schülerinnen und Schüler aus dem Arbeitsprozess gelernt hätten:

- Neue Ideen für das Verkehrsmittelangebot
- Es wurde deutlich, dass jede oder jeder dieselben Probleme hat, z.B. mit Buszeiten
- Dass man nachhaltiger unterwegs sein kann, z-B. mehr mit dem Rad fahren und weniger mit dem Moped
- In Schärding passt eigentlich eh alles, neue Strecken, vor allem Bahnlinien, wären einfach zu teuer
- Das einzig realistische wäre das Taxi
- Die Bevölkerung ist zu wenig über Angebote informiert, es gibt z.B. in manchen Gemeinden ein Jugendtaxi, aber es kennt niemand

- Es wäre gut, wenn jemand vom Taxiunternehmen in die Klassen käme und das Angebot vorstellen würde

Als nächstes sollten die Schülerinnen und Schüler Vor- und Nachteile zu den einzelnen Verkehrsmitteln nennen:

Bahn:

- Die Bahn ist umweltfreundlich
- Nachteil: fixe Zeiten, man muss sich nach dem Zug richten
- Preise sind passend für sie passend, vor allem mit dem Jugendticket zahlt man nur einmal im Jahr 60€
- Ein Schüler findet die Preise in Österreich ziemlich hoch
- Mit dem Jugendticket in geht es, aber wenn man z.B. nach Wien fahren möchte, ist es teuer, daher fahren viele mit dem Auto, das ist aber viel umweltschädlicher
- Eine Schülerin meint, dass es auch mit dem Auto teuer ist bzw. muss man das ausrechnen, was teurer ist, Bahn oder Auto
- Ein Schüler kann das Sommerticket empfehlen

Bus:

- Ein Vorteil ist, dass sie überhaupt fahren
- Nach der Schule extrem überfüllt, viele müssen auf den nächsten Bus warten
- Überfüllte Busse sind auch gefährlich
- Umweltfreundlicher als Autos
- Sie bringen viele Personen von A nach B
- Sie werden zu wenig verwendet, also um 17:00 würde ein kleiner Bus auch genügen

Fahrrad:

- Es dauert länger als mit dem Moped
- Es ist anstrengender als Moped zu fahren
- Es ist umweltfreundlich
- Man ist vom Wetter abhängig, wenn es regnet will man nicht mit dem Rad fahren
- Vorteil: Man macht Sport

- Man ist langsam
- Für kurze Strecken ist es praktisch
- Es ist extrem sparsam
- Man kann es überall hinstellen

Auto:

- Man ist unabhängig von anderen und kann unabhängig weite Strecken zurücklegen
- Man kann bei jeder Witterung fahren
- Man braucht sich nicht an fixe Zeiten halten
- Es sicherer als das Moped und das Fahrrad
- Es ist praktischer als Moped und Fahrrad
- Es ist nicht umweltfreundlich
- Es ist teuer

(den Schülerinnen und Schülern fallen beim Auto sofort lauter Vorteile ein, bei den Nachteilen musste extra nachgefragt werden)

Moped:

- Man ist vom Wetter abhängig
- Man ist auch unter 17 schon unabhängig
- Es macht Spaß

Es wurde die Frage gestellt, ob sie das Gefühl hätten, im Vergleich zu Erwachsenen extrem umweltfreundlich unterwegs zu sein. Folgendes wurde geantwortet:

- Für Erwachsene ist es teilweise nicht möglich, dass sie z.B. nach Linz mit dem Rad in die Arbeit fahren (darauf wurde gefragt, wieso sie nicht mit dem Zug fahren würden, es wurde gesagt, das sei umständlich mit dem Umsteigen)
- Eine Schülerin meint, dass viele Eltern wegen den Jugendlichen viel mit dem Auto unterwegs seien. Deswegen seien sie auch nicht so viel umweltfreundlicher unterwegs.
- Ein Schüler meint, dass das Moped mehr Abgase ausstoßen würde, als das Auto.

- Viele Schülerinnen und Schüler fahren mit dem Moped in die Schule und es wäre besser, sie würden mit dem Bus fahren.

Es wurde nun gefragt, ob ihnen Umweltaspekte noch wichtig wären, wenn sie dann den Führerschein hätten oder ob Bequemlichkeit an erster Stelle stehen werde.

- Eine Schülerin sagt, dass man ja ein Elektroauto kaufen könnte
- Man sollte kurze Strecken mit dem Rad fahren (viele glauben, dass sie das auch machen werden, wenn sie den Führerschein besitzen)
- Ein Schüler glaubt, dass ihm die Umwelt dann egal sei.

Es wurde gefragt, ob sie glauben würden, dass jugendgerechter Verkehr auch nachhaltiger Verkehr sei.

- Ein Schüler sagt nein, weil viele Leute mit dem Moped fahren und nicht dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen.
- Eine Schülerin meint, dass es mit dem Jugendtaxi umweltfreundlich sei und dass deshalb weniger Autos fahren würden, wenn man Fahrgemeinschaften bilden würde.
- Viele seien zu faul, um überhaupt mit dem Rad zu fahren und jugendfreundlicher Verkehr zahle sich gar nicht aus.

Eine Frage war noch, welchen Effekt ihre Mobilität auf die Umwelt hätte.

- Ein Schüler meint, einen guten,
- Ein anderer Schüler sagt, einen schlechten, weil er viel mit dem Moped fahre.
- Ein weiterer Schüler sagt, einen sehr schlechten, weil er extrem viel mit dem Moped fahre.
- Eine Schülerin sagt, einen guten, weil sie fast nur mit dem Rad und dem Zug fahre und sie hätten daheim auch ein Elektroauto.

Es wurde noch gefragt, ob sie sich nach dieser Arbeitsphase eine aktivere Teilnahme an der Verkehrsplanung wünschen würden.

- Ja das Jugendtaxi wäre eine echt gute Idee.
- Wenn es in Schärding Verkehrsprobleme gäbe, dann schon, aber momentan eher nicht.

- Eine Schülerin würde das Jugendtaxe gut finden, weil sie zur Zeit nicht so flexibel und selbstständig sei.
- Eine andere Schülerin würde es gut finde, wenn man für Elektroautos Förderungen bekommen würde.

Es wurde nun noch gefragt, ob den Jugendlichen der Workshop gefallen hätte.

- Die meisten sagen ja.

Es wurde abschließend gefragt, ob sie nicht doch glauben würden, dass ihr Mobilitätsverhalten von der Gesellschaft beeinflusst wäre.

- Ein Schüler sagt, dass er von seinen Freunden beeinflusst wird und auch von seinen Eltern
- Sonst kamen keine Antworten

Ergebnisse der Arbeitsphase (Plakate und Notizen)

Schülerinnen und Schüler bekritteln, dass es zu wenige Bahnhöfe und Zugstrecken im Bezirk gibt. Außerdem wollen sie mehr Buslinien und mehr Radwege. Es stört ebenfalls, dass Busse oft überfällt sind. (Arbeitsblatt Gruppe 2)

Die Bahnverbindung Passau-Linz wird als gut empfunden, außerdem gibt es laut Schülerinne und Schülern genug Bushaltestellen. Auch das OÖ-Ticket wird positiv bewertet. Negativ gesehen werden hingegen unzuverlässige Busfahrer, unzureichende Busverbindungen am Wochenende und schlechte Verbindungen zwischen den Gemeinden.

Wünschenswert wäre eine App für Fahrgemeinschaften, ein Jugendtaxi und das OÖ-Ticket auch für Studierende. (Arbeitsblätter Gruppe 3)

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien, am 14.03.2018